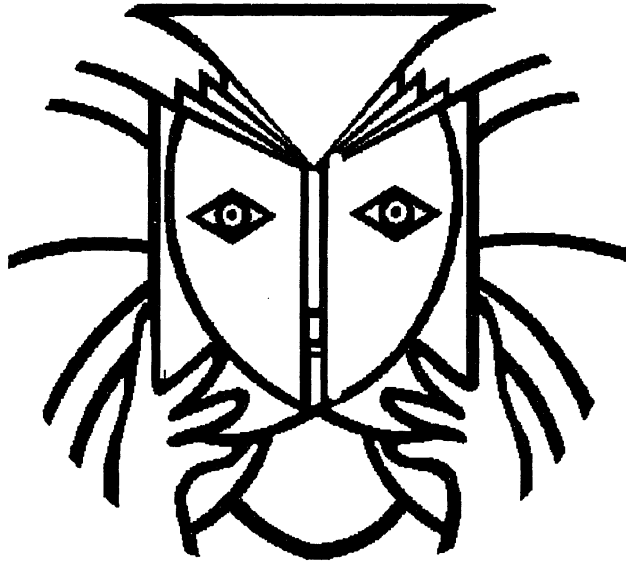




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2004

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

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

Microfilmé 2004

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA**

OTTAWA

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

Canada

DOCUMENTS DE LA SESSION.

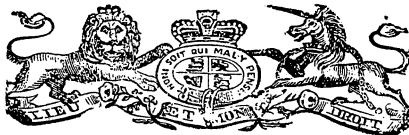
VOLUME 3.

PREMIERE SESSION DU SECOND PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION DE 1873.



VOLUME VI.

IMPRIMÉE PAR I. B. TAYLOR, 29 31 et 33 RUE RIDEAU, OTTAWA.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. VI., SESSION 1873.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

	No.		No.
Annonces Publiques.....	78	Manufactures Canadiennes.....	14
Agriculture.....	26	Manitoba, sauvages de.....	23
Arbitrage.....	35	do, commissaires des terres de.....	45
<i>Atlantic</i> , Steamship.....	57	Marine et pêcheries.....	8
Assurance.....	28	McDougall, Hon. W.....	22
Actes locaux, N. B.....	59	Milice.....	9
		Mingan, Seigneurie de.....	74
Banques.....	11	Naturalisation d'Allemands.....	66
Baptêmes, etc.....	12		
Boivin C. A.....	53	Oliva, Jacques.....	19
Bossé, juge.....	34		
Budget.....	2	Police fédérale.....	41
Bibliothèque du parl.....	10	Pouvoir d'eau, Gananoque.....	56
		Privilège du foin, Manitoba.....	62
Cours d'eau navigables.....	29	Pénitenciers.....	75
Comptes publics.....	2	Port Stanley, Havre de.....	49
Conseils de la reine.....	50	Postes, Maître Général des.....	5
Canal St. Pierre.....	24	Pêche du saumon, Québec.....	73
Colombie Britannique, sauvages.....	23		
Colombie Britan. Revenu de l'intérieur.....	54	Quais, etc, gouver. fédéral.....	48
Cie. de crédit foncier.....	11		
Canavan, Résignation de.....	45	Ryland, G. H.....	27
Canal des Cascades.....	31	Roy, Aimé.....	53
Chicoine, J. A.....	58	Recensement, dépense.....	19
Collingwood, port d'entrée de.....	65	Recensement, vol. 1.....	A
Chemin de fer "Européan and N. American".....	21	Rapides de la Culbute.....	37
do du Pacifique.....	13	Revenu de l'intérieur.....	4
do Grand Occidental.....	39	Rivière Madawas&a.....	62
do du nord du Canada.....	69	Rapports municipaux, Ont.....	1
Campement des volontaires, Lévis.....	55	Rivière Niagara.....	46
Cie. hydraulique de St. Louis.....	3	Recettes et paiements.....	18
Commerce et navigation.....	3	Réciprocité.....	40
Canal Welland.....	25	Rivière Rouge.....	64
Députés ad. généraux.....	32	Robertson, Wm.....	67
Dragueur le <i>Canada</i>	51		
Dépenses imprévues.....	20	St. Jean, N. B., Port de.....	42
		Sauvages, département des.....	23
Ecoles du N. Brunswick.....	44	Service postal.....	72
Elections, rapports d'.....	60	Sauvages Tobiques.....	23
Ecluse de St-Ours.....	52	Seamers océaniques.....	16
		Secrétaire d'Etat.....	7
Farran's Point, Maître de Poste de.....	71	Simcoe, comté de.....	47
Fonds de retraite.....	15	Statuts.....	17
Immigration.....	76	Terres, lac Supérieur.....	33
Iles St. Laurent.....	77	do de la marine, Ontario.....	61
Ile du Prince Edouard.....	68	Territoires du N. Ouest.....	38
Impressions publiques.....	36	Travaux publics.....	6
Johnson, F. G.....	43	Tabac canadien.....	70

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUME.

MATIÈRES DU VOLUME A.

- A..... RECENSEMENT : — Rapport du recensement des provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, pris dans le mois d'avril 1871 ; vol. I.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

- No. 1... DIVERSES STATISTIQUES SUR LE CANADA pour l'année 1870-71. Partie 1. Rapports municipaux, Ontario.

- No. 2... COMPTES PUBLICS DU CANADA : — Pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

BUDGET : — Sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1874.

— SUPPLÉMENTAIRE : — Pour l'année expirée le 30 juin 1873.

— Pour l'année expirée le 30 juin 1874.

— Pour l'année expirée le 30 juin 1874.

— Pour l'année expirée le 30 juin 1874.

— Message recommandant un crédit à même les fonds consolidés de revenu n'excédant pas cinq mille piastres en tout, qui pourront être nécessaires pour mettre toute personne ayant droit d'interjeter appel à Sa Majesté en conseil au sujet des actes des écoles du Nouveau-Brunswick, et désirant instituer tel appel, en état de subvenir aux frais du dit appel; et de telles sommes n'excédant pas en tout cinq mille piastres, qui pourront être nécessaires pour subvenir aux frais de l'envoi de fabricants habiles du Canada à l'Exposition de Vienne.

MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

- No. 3... COMMERCE ET NAVIGATION DU CANADA : — Tableaux du, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

- No. 4... REVENU DE L'INTÉRIEUR DU CANADA : — Rapport, états et statistique du, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

MATIÈRE DU VOLUME No. 3.

- No. 5... MAÎTRE GÉNÉRAL DES POSTES : — Rapport du, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

- No. 6... TRAVAUX PUBLICS : — Rapport du ministre des pour l'année expirée le 30 juin 1872.

— Rapport supplémentaire comprenant le rapport de M. Samuel Keefer, I. C., en date du 18 février 1873, sur le canal de la baie Verte, précédé d'une lettre M. C. S. Gzowski, l'approuvant.

- 7... SECRÉTAIRE D'ÉTAT POUR LE CANADA : — Rapport du, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

No. 8... MARINE ET PÊCHERIES : — Rapport annuel du département de la, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

————— Liste de documents pour le département : —

————— État de la dépense faite par le département de la Marine et des Pêcheries pour la construction et reconstruction des phares, bateaux-phares et sifflets d'alarme, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

————— État de la recette et dépense relatives à la police de rade à Québec et à Montréal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

————— État de la recette pour le Fonds des marins malades.

————— État de la dépense de la Maison de la Trinité de Montréal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872 ; et état du Fonds des pilotes invalides, pour l'année expirée le 31 décembre 1872.

————— État des sommes reçues et payées par la Maison de la Trinité de Québec, pour le compte du Fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1872 (*Pas imprimé.*)

MATIÈRES DU VOLUME No. 5.

No. 9... MILICE : — Rapport de la, du Canada, pour l'année 1872.

No. 10... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT : — Rapport du bibliothécaire sur l'état de la.

No. 11... BANQUES : — Liste des actionnaires des différentes banques du Canada, conformément à l'Acte 34 Victoria, chap. 5, section 12.

COMPAGNIE DE CREDIT FONCIER DU CANADA : — Conformément à l'Acte 34 Victoria, chapitre 7, section 37.

No. 12... BAPTEMES, MARIAGES ET SÉPULTURES : — État général des, pour certains districts de la province de Québec. (*Pas imprimé.*)

No. 13... CHEMIN DU PACIFIQUE : — Message communiquant copie d'une charte accordée à une compagnie de capitalistes canadiens pour la construction du chemin de fer du Pacifique, avec les documents et la correspondance relatifs à ce sujet.

————— Copie de la correspondance au sujet du plan de M. William Kersteman, pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique.

————— Réponse (en partie) à une adresse. Pouvoirs de procureur dont se sont servis J. A. Macdonald, J. J. C. Abbott, H. N. Nathan, jr., et D. et Wm. Smith, au nom de F. Cumberland, D. McInnes, J. B. Beaudry, jr., J. S. Helmchen, et Andrew McDermot, relativement au chemin du Pacifique, etc.

————— Articles de la convention conclue entre Sa Majesté la Reine Victoria, d'une part, et plusieurs personnes, d'autre part.

No. 14... MANUFACTURES CANADIENNES : — Rapport de la liste des articles employés comme matières brutes dans les manufactures canadiennes, qui sont placées sur la liste des articles admis libres de droits, en vertu de l'Acte 34 Victoria, ch. 10, sect. 3.

No. 15... FONDS DE RETRAITE : — État de toutes les allocations et gratifications accordées en vertu de l'Acte 33 Victoria, ch. 4, accompagné d'un état des cas où des additions ont été faites au nombre réel d'années des personnes employées dans le service civil qui ont été mises à la retraite.

No. 16... STEAMERS Océaniques : — Contrat conclu le 1er février 1873, entre Sir Hugh Allan, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, dans la Puissance du Canada, propriétaire de navires, et l'Hon. Alexander Campbell, maître général des Postes de la dite Puissance.

- No. 17... STATUTS :—État officiel de la distribution des statuts de la Puissance du Canada, 35 Victoria, 5me session du 1er Parlement, 1872, en vertu des dispositions de l'Acte 31 Victoria, ch. I, sect. 14. (*Pas imprimé.*)
- No. 18... RECETTES ET PAIEMENTS :—État des recettes et paiements de la Puissance du Canada, pour le semestre expiré le 31 décembre 1872.
- No. 19... RECENSEMENT :—Rapport des procédés et des dépenses requis par l'Acte du recensement de 1870. (*Pas imprimé.*)
- Réponse à une adresse, Etat détaillé, avec copies des reçus et pièces justificatives, des sommes payées par le gouvernement fédéral à M. Jacques Oliva, du village de Montmagny, pour ses services et dépenses comme commissaire du recensement de 1871, et ceux de ses énumérateurs pour le district No. 163, Montmagny. (*Pas imprimé.*)
- No. 20... DÉPENSES IMPREVUES :—Etat des deniers payés à même le crédit pour dépenses imprévues, du 1er juillet au 31 décembre 1872, en vertu de l'Acte 35 Victoria, ch. 3, et en vertu d'ordres en conseil.
- No. 21... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Rapport des commissaires du.
- Réponse à un ordre de la Chambre des Communes pour un état indiquant l'évaluation des matériaux sur la section No. 5 du chemin de fer Intercolonial, suivant les plans primitifs d'après lesquels les soumissions ont été demandées.
- Message transmettant le rapport des commissaires pour la construction du chemin de fer Intercolonial, et la minute en conseil du 19 juin 1872, relatives aux réclamations par les premiers entrepreneurs des sections Nos. 1 à 7 de cette ligne.
- Réponse à une adresse indiquant le nombre de trains spéciaux sur le chemin de fer dit "l'European and N. American railway," et la partie de l'Intercolonial qui va jusqu'à Amherst, etc.; indiquant aussi le nom et le nombre de personnes qui ont voyagé gratis sur ces chemins. (*Pas imprimé.*)
- No. 22... MCDUGALL, HON. WM :—Réponse à une adresse. Correspondance entre le gouvernement de la Puissance et l'Hon. Wm. McDougall, depuis le 1er juin 1872, au sujet de la nomination de ce dernier à toute charge ou emploi sous le gouvernement.
- Réponse à une adresse. Etat détaillé indiquant les dates auxquelles des sommes d'argent ont été payées à l'Hon. Wm. McDougall, depuis le 1er juin 1872, pour des services rendus ou à rendre par lui au gouvernement, ou pour des dépenses ou allocations se rattachant à ces services. (*Pas imprimé.*)
- No. 23... SAUVAGES :—Rapport annuel sur les affaires des, pour l'année expirée le 30 juin 1872.
- Réponse à une adresse. Communications des sauvages et autres dans la province de Manitoba avec le gouvernement au sujet du mécontentement existant parmi les chefs, sous-chefs et sauvages avec qui des traités ont été faits dans Manitoba et le territoire adjacent, dans l'année 1871.
- Réponse à une adresse. Rapport du surintendant des affaires des sauvages pour la Colombie-Britannique, pour 1872-73, avec copie de toute la correspondance subséquente concernant les affaires des sauvages de la dite province.
- Réponse à une adresse indiquant le nombre de sauvages dans les différents comtés de la Puissance en faveur desquels des lettres patentes ont été émises, leur accordant un droit à vie sur les terres à eux accordées, indiquant le nombre d'acres distribués à chacun. [*Pas imprimées.*]
- Réponse à une adresse. Correspondance entre le Département du Secrétaire d'état (division des affaires des sauvages) et le Département des terres de la Couronne du Nouveau-Brunswick, et copie de tous autres documents en la possession du dit Département touchant cette partie de la réserve des sauvages Tobiques, dans Victoria, Nouveau-Brunswick, sur laquelle des colons blancs résident. [*Pas imprimée.*]
- No. 24... CANAL ST. PIERRE :—Réponse à une adresse. Correspondance avec les ingénieurs locaux au sujet de l'élargissement du canal St. Pierre. [*Pas imprimée.*]

— Réponse à une adresse. Ordres en conseil relatifs au prélèvement de droits sur les navires et embarcations passant par le canal St. Pierre.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

- No. 25... CANAL WELLAND :—Réponse conformément à l'ordre de la Chambre. Copie des soumissions pour des travaux sur le canal Welland, avec indication des soumissions qui ont été retirées du consentement du Département, ainsi qu'avec les noms des cautions, et toute correspondance se rattachant à ces soumissions.
- Réponse à une adresse. Rapport des ci-devant commissaires chargés d'examiner les différends routes pour l'élargissement du canal Welland, ainsi que celui de l'ingénieur en chef sur ce sujet.
- No. 26... AGRICULTURE :—Rapport du Ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année 1872.
- No. 27... RYLAND, G. H. :—Réponse à une adresse demandant copie de toute correspondance et de tous documents relatifs aux réclamations de M. G. H. Ryland, qui peuvent avoir été échangées entre ce monsieur et le gouvernement, depuis le 1er septembre 1868, avec aussi la dernière dépêche du duc de Buckingham sur le même sujet. [*Pas imprimée.*]
- No. 28... ASSURANCE :—Etat fait par les compagnies d'assurance, conformément à l'Acte 31 Victoria, chap. 48, sect. 14.
- No. 29... COURS D'EAU NAVIGABLES :—Réponse à une adresse demandant le rapport de la commission nommée pour s'enquérir de l'état des cours d'eau navigables.
- No. 30... COMPAGNIE HYDRAULIQUE DE ST. LOUIS :—Réponse à une adresse, demandant copie des rapports des ingénieurs du gouvernement sur les travaux que se proposait d'entreprendre la Compagnie hydraulique de St. Louis, entre l'Isle-au-Héron, dans le fleuve St. Laurent, au pied des rapides St. Louis, et la rive nord du fleuve St. Laurent. [*Pas imprimée.*]
- No. 31... CANAL DES CASCADES :—Réponse à une adresse demandant copie de toutes pétitions (avec les noms des pétitionnaires apposés sur chaque pétition) qui ont été adressées à Son Excellence, demandant la sanction de la construction d'un canal depuis les Cascades jusqu'à Côteau Landing, sur la rive nord du St. Laurent.
- No. 32... ADJUDANTS GÉNÉRAUX :—Réponse à une adresse demandant un état indiquant les occasions dans lesquelles il a été accordé des congés à des députés-adjudants généraux de la milice et autres officiers salariés de l'état-major de la milice, depuis le 1er oct. 1868, et la durée de l'absence dans ces occasions.
- No. 33... TERRES DU LAC SUPERIEUR :—Réponse, conformément à l'ordre de la Chambre, indiquant le nombre de demandes faites au gouvernement pour des terres dans le territoire réclamé par la province d'Ontario, situé à l'ouest et au nord du lac Supérieur; les noms et la résidence des personnes qui ont fait ces demandes, la quantité de terres demandée par chaque personne ou compagnie, le montant des deniers déposés par chaque personne ou compagnie, les cas où ces demandes ont été accompagnées de plans et d'arpentages, et une désignation des terres qu'on a ainsi demandées.
- No. 34... JUGE BOSSÉ :—Réponse à une adresse demandant copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la Puissance et celui de Québec, depuis le 10 juin 1872, ainsi que celle échangée entre ces deux gouvernements et l'honorable Joseph Noël Bossé, juge de la Cour supérieure de la province de Québec pour les districts de Montmagny et de Beauce, au sujet de la résidence qui lui a été assignée dans l'un des dits districts, et aussi copie de tous ordres en conseil des deux gouvernements pour le même sujet. [*Pas imprimée.*]
- No. 35... ARBITRAGE :—Réponse à une adresse demandant copie de toutes correspondances qui ont pu être échangées entre le gouvernement de la Puissance, ou aucun de ses membres, et les gouvernements des provinces d'Ontario et de Québec, ou aucun des membres d'eux, au sujet de l'arbitrage qui a eu lieu pour la division entre la province d'Ontario et celle de Québec du surplus de la dette de la ci-devant province du Canada au-delà des 62,500,000 piastres pris à la charge de la Puissance du Canada par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, ainsi qu'au sujet de tout appel devant le Conseil Privé de la décision des arbitres.

- No. 36... IMPRESSIONS : — La réponse à une adresse demandant copie de tous ordres en conseil, de toute correspondance ou autres documents relatifs à la poursuite récemment intentée contre le gouvernement, de son consentement, par l'imprimeur du Parlement et du gouvernement; aussi copie de tous ordres en conseil, de toute correspondance ou autres documents relatifs à des avances de deniers publics faites au dit imprimeur avant ou depuis les dernières élections, avec un état de la garantie, s'il en est, possédée par le gouvernement, à l'effet que les dites avances soient remboursées; et aussi un état de toute somme qui peut avoir été payée par aucun département à l'entrepreneur des impressions, en sus des prix portés au contrat. (*Pas imprimée.*)
- No. 37... RAPIDES DE LA CULBUTE : — Réponse à une adresse demandant copie de toutes explorations, plans et estimations du canal projeté aux rapides de la Culbute, sur la rivière des Outaouais.
- No. 38... TERRITOIRES DU NORD-OUEST : — Message transmettant l'ordre en conseil du 12 février 1873, autorisant le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest en conseil à établir des dispositions pour l'administration de la justice, et à faire des lois et ordonnances, et à établir des institutions pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement de ces territoires.
- No. 39... GRAND-OCCIDENTAL : — Réponse à une adresse demandant toute correspondance avec le gouvernement au sujet d'une prétendue violation des lois sur le revenu par la Compagnie du grand chemin de fer Occidental, et copie de tous les témoignages pris à toute enquête qui peut avoir eu lieu à cet égard, avec un état des réclamations contre la dite compagnie pour l'obliger à rembourser les droits. [*Pas imprimée.*]
- No. 40... TRAITE DE RECIPROCITE, E. U. : — Réponse à une adresse entre le gouvernement de la Puissance et celui des Etats-Unis au sujet de la réciprocité de commerce entre les deux pays, ou tous autres documents sur ce sujet.
- No. 41... POLICE FEDERALE : — Etat en conformité de l'Acte 31 *Vict.*, ch. 73, du nombre d'hommes employés dans la police de la Puissance, durant chaque mois de l'année 1872, de leur paye, de leurs frais de voyage, etc.
- No. 42... PORT DE SAINT-JEAN, COLLECTEUR DU : — Réponse à une adresse demandant copie de toutes instructions données au collecteur du port St. Jean (Nouveau-Brunswick) par le ministre des douanes, ou par ordre du Gouverneur-Général en conseil, depuis le 1er juillet 1867;
- Copie de toutes instructions données par le collecteur des douanes ou par son entremise, ou autrement, à J. Sandall, commis; à S. E. Gerow, préposé au débarquement des marchandises, et à T. Bustin, garde-clefs, officiers du département des douanes au port de St. Jean, N. B., ou à aucun d'eux;
- Copie de tout rapport sur tout magasin d'entrepôt dans la cité de St. Jean, N. B., fait depuis le 1er juillet 1867, par tout inspecteur ou autre officier de douane;
- Un état indiquant la description, le montant et la valeur des marchandises en entrepôt qu'on prétend avoir été illégalement enlevées durant l'année 1872, ou auparavant, du magasin d'entrepôt, dans la cité de St. Jean, appartenant à John C. Brown; le montant des droits payables sur les marchandises ainsi enlevées; le montant, s'il en est, payé ou perçu après que cet enlèvement a été connu, et le montant des droits sur ces marchandises encore dû et non payé; copie de tout rapport fait touchant l'enlèvement illégal de marchandises en entrepôt dans le magasin d'entrepôt de la cité de St. Jean, appartenant à John C. Brown, et touchant la conduite du collecteur et des autres officiers de douane, destitués depuis, fait par l'hon. S. L. Tilley, alors ministre des douanes, après la visite qu'il fit à St. Jean dans le but, disait-on, de s'enquérir des faits dans cette affaire;
- Copie des déclarations de James R. Ruel, écr., collecteur; de J. Sandall, commis; S. E. Gerow, préposé au débarquement des marchandises; et T. Bustin, garde-clefs, officiers du département des douanes, dans la cité de St. Jean, N. B., touchant l'enlèvement de marchandises en entrepôt, prises par écrit par James Johnston, écr., assistant-commissaire des douanes; copie de tout rapport, ou de tous rapports, faits par le dit M. Johnston concernant le dit enlèvement illégal de marchandises en entrepôt, concernant la conduite des officiers depuis destitués, et les procédures subséquemment prises;
- Copie de toute correspondance avec W. H. Tuck, Ecr. touchant les procédures prises par J. T. Kennedy, épicier, par voie de *replevin*, pour recouvrer la possession d'une quantité de sucre et de mélasse qu'on dit être une partie des marchandises en entrepôt ainsi illégalement enlevées et saisies au nom du gouvernement de la Puissance, et touchant la poursuite au criminel de John C. Brown;

- Copie de toute correspondance avec le dit W. H. Tuck, ou toute autre personne, touchant tout arrangement pour le paiement, par billet promissoire ou autrement, du montant des droits de douane payables sur toutes les marchandises en entrepôt ainsi illégalement enlevées ;
- Copie de la pétition de J. T. Kennedy, de la cité de St. Jean, N.-B., au Gouverneur-Général en conseil, demandant que le montant qu'il a été forcé de payer comme droits de douane sur une partie des marchandises qu'on dit avoir été illégalement enlevées de la maison d'entrepôt, appartenant au dit John C. Brown, lui soit remboursé ;
- Copie de tous affidavits, certificats ou autres papiers annexés à la dite pétition ; copie de toute correspondance, de tous rapports et mémoires adressés au Gouverneur-Général en conseil, par le ministre des douanes ; copie de toutes minutes et ordres en conseil, et de tous autres papiers quelconques relatifs au prétendu enlèvement illégal des marchandises du magasin d'entrepôt, appartenant au dit John C. Brown. (*Pas imprimée.*)
- No. 43...** JOHNSON, F. G. :—Réponse à une adresse demandant copies des documents suivants :—
- 1o. La commission nommant l'honorable F. G. Johnson comme l'un des juges de la Cour Supérieure de la province de Québec ;
 - 2o. La commission nommant le dit honorable F. G. Johnson recorder de Manitoba ;
 - 3o. La commission nommant le dit honorable F. G. Johnson au poste de lieutenant-gouverneur de la province de Manitoba ;
 - 4o. La révocation de sa commission comme lieutenant-gouverneur de Manitoba ;
 - 5o. La commission nommant l'honorable T. K. Ramsay juge suppléant de la Cour Supérieure de Québec. [*Pas imprimée*]
- No. 44...** ÉCOLES DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—Réponse à une adresse demandant copie de toute correspondance échangée en vertu d'une résolution passée le 30 mai dernier (1872) par la Chambre des Communes du Canada, entre le gouvernement de la Puissance, les officiers en loi de la Couronne en Angleterre, et le comité judiciaire du Conseil Privé, au sujet de la loi passée en 1871 par la législature locale du Nouveau-Brunswick, relativement aux écoles communes de cette province, avec tous documents se rattachant à tel sujet, et mis entre les mains du gouvernement de la Puissance depuis la passation de la résolution susdite.
- Réponse à une adresse demandant copie de tous les documents produits, pièces de procédure et jugement dans une cause *ex parte Renaud*, dans laquelle jugement fut rendu par la cour suprême du Nouveau-Brunswick, le 12 février dernier, sur la question de constitutionnalité de l'acte des écoles communes du Nouveau-Brunswick passé par la législature de cette province en 1871.
- Message transmettant copie d'une dépêche datée le 10 avril 1873, transmise par le Secrétaire-d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, contenant un rapport ultérieur des officiers en loi de la Couronne au sujet de la loi des Écoles du Nouveau-Brunswick.
- No. 45...** COMMISSAIRE DES TERRES A MANITOBA :—Réponse à une adresse demandant copie de tous rapports du commissaire des terres à Manitoba touchant la vente ou le louage des terres dans cette province ; copie de tous rapports du dit commissaire ou de toute autre partie, ou de toute correspondance avec eux, touchant la vente ou le louage des terres dans la dite province ; aussi copie de la résignation de M. Canavan, et de toute correspondance entre M. Canavan et le gouvernement ; aussi copie de toute correspondance avec le gouvernement de Manitoba au sujet des plaintes contre l'administration du bureau des terres dans cette province.
- No. 46...** RIVIERE NIAGARA :—Réponse à une adresse demandant copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, par l'entremise du ministre britannique à Washington, ou le conseil de la cité de Buffalo, au sujet de l'obstruction de la navigation de la rivière Niagara, par la construction d'un caisson au milieu du chenal de la dite rivière pour servir à l'aqueduc de Buffalo. [*Pas imprimée.*]
- No. 47...** COMTE SIMCOE, D. N., OFFICIER-RAPPORTEUR :—Réponse (en partie) à une adresse demandant un état indiquant la somme totale d'argent fournie à l'officier-rapporteur, pour la division nord du comté de Simcoe durant la dernière élection pour les Communes, pour faire face aux frais de la dite élection, et à la rémunération des personnes nommées comme députés-officiers-rapporteurs ; les noms de ces députés, en rapport avec les subdivisions dans lesquelles ils ont servi, et le montant de deniers payés à chaque député-officier-rapporteur pour les dits services, et tous les déboursés nécessaires dans l'exécution de ses devoirs officiels. (*Pas imprimée.*)

- No. 48... **QUAIS, BRISE-LAME, etc.** :—Réponse à une adresse demandant un état indiquant les quais, brise-lame, débarcadères, jetées qui appartiennent au gouvernement de la Puissance, la position respective de ces diverses constructions, les droits de péage et autres prélevés sur chacune, le montant que le gouvernement perçoit aussi sur chacune de ces constructions sous forme de loyer ou autrement, les noms des locataires et occupants.
(*Pas imprimée.*)
- No. 49... **HAVRE DU PORT-STANLEY** :—Réponse (en partie) à une adresse, comprenant :
- 1o.—Copie de tous ordres en conseil relatifs au transport, en 1859, du havre de Port-Stanley à un bureau de syndics pour être possédé en fidéicommiss, pour la compagnie du chemin de fer de London et Port-Stanley ;
 - 2o.—Copie du cautionnement donné par les dits syndics ;
 - 3o.—Etat des vacances qui peuvent avoir eu lieu dans le dit bureau de syndics, indiquant comment elles ont été remplies ;
 - 4o.—Etat de tous octrois faits par le gouvernement qui n'avaient pas été dépensés lors du transport, et de tous octrois faits depuis cette date ;
 - 5o.—Etat de toutes les recettes provenant du dit havre, et des dépenses faites par les dits syndics depuis la date du transport, indiquant les taux des péages exigés et les sommes perçues chaque année, et les différents items de dépense, en autant que ces détails pourront être constatés par les documents en la possession du gouvernement ;
 - 6o.—Copie de toute la correspondance avec les dits syndics au sujet du dit havre.
(*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse demandant la correspondance, les rapports d'ingénieurs, etc., relatifs à la constitution de Port-Stanley en un havre de refuge.
(*Pas imprimée.*)
- Réponse supplémentaire à l'adresse du 24 mars (*sur le 5ème paragraphe de cette adresse*) demandant un état de toutes les recettes provenant du dit havre, et des dépenses faits par les dits syndics depuis la date du transport. (*Pas imprimée.*)
- No. 50... **CONSEILS DE LA REINE** :—Réponse à une adresse demandant toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de toute province au sujet de la nomination de Conseils de la Reine, et copie de toute opinion donnée sur ce sujet par les officiers en loi de la Couronne en Angleterre, et qui peut avoir été communiquée au gouvernement.
- No. 51... **DRAGUEUR LE "CANADA"** :—Réponse à une adresse du 23 du courant, demandant un état de tout l'ouvrage fait durant l'année 1872 par le dragueur à vapeur de la Puissance, le "Canada" ; aussi un état du coût du "Canada" indiquant le montant des réparations qui y ont été faites durant l'année 1872, et les dépenses quotidiennes du "Canada" quand il est employé et quand il ne l'est pas. (*Pas imprimée.*)
- No. 52... **ÉCLUSE DE SAINT OURS** :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre Lévi Larue, surintendant de l'écluse de Saint-Ours, et le gouvernement, au sujet de la rémunération des personnes employées à la dite écluse. (*Pas imprimée.*)
- No. 53... **BOIVIN C. A. ET ROY, AIMÉ** :—Réponse à une adresse demandant copie de tous comptes et reçus des deniers payés à C. A. Boivin, Ecr., et Aimé Roy, Ecr., collecteurs du revenu pour les districts de Saint-Hyacinthe et Richelieu pour contingents chaque année, depuis leurs nominations jusqu'à ce jour, et de toutes pièces justificatives à l'appui de ces comptes.
(*Pas imprimée.*)
- No. 54... **COLOMBIE-BRITANNIQUE, DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTERIEUR** :—Réponse à une adresse demandant copie du rapport de l'agent spécial du Département du revenu de l'intérieur concernant la Colombie Anglaise. (*Pas imprimée.*)
- No. 55... **CAMPLEMENT DES VOLONTAIRES A LÉVIS** :—Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur Général, le priant de faire mettre devant la Chambre copie du rapport du jugement et de tous les procédés d'une Cour d'enquête de division qui a été tenue à Lévis, lors du campement des volontaires au dit endroit, en juin et juillet 1872.
- No. 56... **POUVOIR D'EAU DE GANANOQUE** :—Réponse à une adresse demandant copies :
- 1o.—D'une pétition de D. Ford Jones, Ecr., et autres, relative au pouvoir d'eau de Gananoque tel qu'affecté par le canal Rideau ;
 - 2o.—D'un mémoire de R. P. Colton, relatif à la dite pétition ;
 - 3o.—Du rapport d'ingénieur et des papiers concernant la pétition de certains habitants du township de Pittsburgh, demandant qu'une place de moulin soit louée à Brewers en 1861 ;
 - 4o.—Du rapport de W. Kingsford, concernant la pétition du dit D. Ford Jones, Ecr., fait en 1872. (*Pas imprimée.*)

- No. 57... ATLANTIC, STEAMSHIP :—Message transmettant à la Chambre des Communes des copies d'ordres en conseils et minutes des délibérations de la Cour d'enquête relativement au naufrage du vapeur l'*Atlantic*. [*Pas imprimé.*]
- Réponse à une adresse demandant copie de toute correspondance, de tous papiers, témoignages et rapport se rattachant en quoi que ce soit au naufrage du steamer l'*Atlantic* sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, et aux services méritoires du Rév. W. J. Ancient et autres, à l'occasion de cette calamité. [*Pas imprimée.*]
- No. 58... CHICOINE, ADOLPHE J :—Réponse à une adresse demandant un état détaillé de toutes les sommes d'argent payées depuis le premier janvier 1868 jusqu'à ce jour par le gouvernement de la Puissance à J. Adolphe Chicoine, écr., avocat de la cité de St. Hyacinthe, province de Québec, avec copie de tous reçus et pièces justificatives de tels paiements donnés par le dit Chicoine. (*Pas imprimée.*)
- No. 59... ACTES LOCAUX, N. B :—Réponse à une adresse demandant copie de tous actes passés par la législature locale du Nouveau-Brunswick durant sa présente session, et sanctionnés par le lieutenant-gouverneur de cette province, mardi le 25 mars 1873. [*Pas imprimée.*]
- No. 60... RAPPORTS D'ÉLECTION :—Réponse en conformité de l'Ordre de la dite Chambre demandant un état indiquant le nombre de votes enregistrés pour chaque candidat dans les différents districts électoraux durant la dernière élection générale, le nombre total de votes sur les listes électorales de chaque tel district et la population de chaque collège électoral telle qu'indiquée par le dernier recensement.
- Réponse à une adresse demandant un état de toutes les sommes payées pour faire face aux frais des dernières élections pour cette Chambre, dans les différentes divisions électorales par toute la Puissance, indiquant les officiers rapporteurs et les députés-officiers-rapporteurs auxquels ces sommes ont été payées, et distinguant les différents services pour lesquels les paiements ont été faits.
- No. 61... TERRES DE LA MARINE :—Réponse à une adresse demandant un état indiquant la quantité de terres réservées pour la marine dans la province d'Ontario qui a été transférée au gouvernement de la Puissance par les commissaires de l'amirauté, avec la date de chaque transfert ; aussi un état indiquant en détail les sommes reçues jusqu'à présent par le gouvernement de la Puissance comme loyer ou autrement, pour l'usage ou l'occupation de ces terres, etc.
- No. 62... GLISSOIRES DE LA RIVIÈRE MADAWASKA :—Réponse à une adresse demandant copie de certaines réclamations contre le gouvernement pour pertes encourues par la destruction des estacades à l'embouchure de la rivière Madawaska, dans le printemps de 1871 ; et copie de toutes parties des témoignages pris par les arbitres qui ont examiné les dites réclamations, qui ont trait à la conduite de John Harvey, le maître de glissoire en cet endroit. [*Pas imprimée.*]
- No. 63... PRIVILEGE DU FOIN, MANITOBA :—Réponse à une adresse demandant copie de toutes instructions données aux commissaires nommés pour s'enquérir sur les prétentions au privilège du foin dans Manitoba. [*Pas imprimée.*]
- Réponse à une adresse demandant la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et la Compagnie de la Baie d'Hudson, au sujet du privilège du foin dans Manitoba. [*Pas imprimée.*]
- No. 64... RIVIERE ROUGE :—Réponse à une adresse demandant copie de toute communication adressée par tout membre du gouvernement, ou avec son autorisation, à Louis Riel, ou à toute autre personne, touchant une amnistie ou un pardon, ou toute mesure en faveur des assassins de Thomas Scott, ou en faveur d'aucune des personnes concernées dans les troubles de la Rivière-Rouge.
- No. 65... COLLINGWOOD, PORT D'ENTRÉE DE :—Réponse à une adresse demandant copie d'une requête qu'on prétend venir de la ville de Collingwood demandant que le port de Collingwood soit constitué en un port d'entrée ; aussi copie de tous papiers et de toute correspondance, s'il en est, de la part du gouvernement, concernant la dite requête. (*Pas imprimée.*)
- No. 66... NATURALISATION DES ALLEMANDS :—Réponse (en partie) à une adresse demandant toute la correspondance entre le gouvernement Impérial et celui du Canada au sujet de la naturalisation des Allemands ; aussi copie de toute correspondance sur ce sujet entre le gouvernement Canadien et des sociétés allemandes en Canada.

- No. 67... ROBERTSON, WM.—Réponse à une adresse demandant copie de tous documents, lettres, rapports, témoignages et papiers concernant une enquête récemment tenue au sujet de William Robertson, écr., maître de poste au village de Lanark, et concernant sa démission comme tel. (*Pas imprimée.*)
- No. 68... ILE DU PRINCE-ÉDOUARD :—Message transmettant, pour l'information de la Chambre des Communes, les documents relatifs à l'union projetée de l'île du Prince-Édouard avec le Canada.
- No. 69... CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA :—Documents relatifs à la dette contractée par la "Compagnie du chemin de fer du Nord du Canada" avec l'ancienne province du Canada, comme affectant le chiffre de la dette publique de cette province imputable aux provinces d'Ontario et de Québec.
- No. 70... TABAC :—Réponse à une adresse demandant un état détaillé, par province, indiquant la quantité de tabac produit en Canada durant l'année qui a précédé l'imposition des droits actuels de licence et d'accise, ainsi que la quantité produite durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872, avec le montant perçu par le gouvernement et le coût de la perception. (*Pas imprimée.*)
- No. 71... FARRAN'S POINT, MAITRE DE POSTE DE :—Réponse à une adresse demandant certains papiers concernant la démission du maître de poste à Farran's Point. (*Pas imprimée.*)
- No. 72... SERVICE POSTAL, INDES OCCIDENTALES :—Réponse à une adresse demandant copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Puissance et les différents gouvernements des Indes Occidentales anglaises et étrangères au sujet d'un service postal entre ces pays ; aussi copies de toutes soumissions ou offres pour l'accomplissement de ce service.
- No. 73... PECHE A LA LIGNE DU SAUMON :—Réponse à une adresse du 1er courant demandant un état des rivières concédées par le gouvernement dans la province de Québec avec le privilège exclusif d'y faire la pêche à la ligne du saumon, indiquant le nom et la situation de chaque rivière, les noms, résidences et occupations de chacun des locataires ou concessionnaires des dites rivières, ainsi que la durée et le prix de chaque bail ou licence ainsi accordée.
- No. 74... SEIGNEURIE DE MINGAN :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre le gouvernement, ou quelqu'un des ministres, et certains acquéreurs de la seigneurie de Mingan, au sujet de la concession qui leur a été faite du droit de pêche dans les rivières qui la traversent, ainsi que sur les eaux du golfe Saint-Laurent en face de la dite seigneurie ; aussi copie de tous ordres en conseil et de tous autres documents relatifs à la dite concession. (*Pas imprimée.*)
- No. 75... PÉNITENCIERS :—Cinquième rapport annuel des directeurs des Pénitenciers du Canada, pour 1872.
- No. 76... IMMIGRATION :—Réponse (en partie) à une adresse demandant un état indiquant comment la somme accordée aux gouvernements locaux des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de Québec, d'Ontario et de la Colombie-Anglaise, a été dépensée ; aussi copie des règlements faits par le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour la colonisation des établissements d'Hellerup et de Kincardine, et de tous autres règlements relatifs à l'immigration et à la colonisation faits par ce gouvernement durant les années 1872 et 1873.
- No. 77... ILES DANS LE SAINT-LAURENT :—Réponse à une adresse demandant copie de toutes les patentes émises pour les îles ou des parties d'île dans le Saint-Laurent, en front ou formant partie du comté de Leeds ; un état indiquant toutes telles îles ou parties d'île vendues, mais dont les patentes n'ont pas été émises en faveur des acheteurs ; toutes telles îles ou parties d'île qui ont été louées ; toutes les personnes qui ont demandé à acheter, louer ou occuper aucune des dites îles ou parties d'île ; les dates et les noms des parties ; aussi copie de toute correspondance depuis les dix dernières années avec les personnes qui ont demandé à acheter ou à louer aucune des dites îles ou parties d'île. (*Pas imprimée.*)
- No. 78... Réponse à l'ordre de la Chambre, demandant un état indiquant le montant dépensé, durant la dernière année fiscale, pour des annonces du gouvernement, ou pour le service public, dans aucun des journaux publics de la Puissance ; le montant payé à chaque journal, et l'objet pour lequel cet argent a été payé ; aussi le montant payé pour abonnements, et pour quels journaux.

RAPPORT

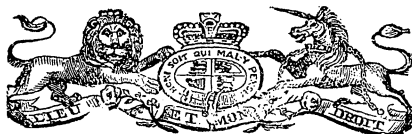
DU

Maitre-General des Postes

POUR

L'ANNEE EXPIREE LE 30 JUIN 1872.

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU.

1873.

TABLE DES MATIÈRES.

A la suite du rapport se trouvent les états ci-dessous auxquels il renvoie.

	Ontario et Québec.	Nouvel- Ecosse.	Nouveaux- Frunswick.	Manitoba.	Colombie Britannique.
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
No. 1.—Etat des recettes et dépenses du département des postes, pendant l'année expirée le 30 juin 1872	17	13	19	20	.....
No. 2.—Détail des paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.....	21	37	67	74	.....
No. 3.—Détail des paiements opérés pour salaires, etc., et de la recette aux différents bureaux de poste, pendant la dite année	75	130	146	.....	.....
“ d.—Etat détaillé des commissions payées sur la vente de timbres-postes dans les cités, pendant la dite année.....	159	160	160	.....	.....
“ e.—Détail des gratifications payées pour lettres transportées par navires marchands .....	.....	161	161	.....	.....
No. 4a.—Détail des frais de voyage faits pour le service du département des postes, pendant la dite année.....	162	163	163	.....	.....
“ b.—Etat des sommes payées sur comptes pour articles et ouvrages fournis pour le service du département des postes, pendant la dite année	164	167	168	169	.....
“ c.—Etat des sommes payées pour loyers et taxes, pour le compte du département des postes, pendant la dite année.....	169	170	170	.....	.....
“ d.—Etat détaillé des sommes payées par le département des postes, pour papeterie, impressions et annonces, pendant la dite année.....	171	175	176	176	.....
“ e.—Détail des dépenses pour combustible et éclairage pour le département des postes, pendant la dite année	177	178	178	.....	.....
“ f.—Détail des sommes payées pour diverses dépenses faites par le département des postes, pendant la dite année.....	179	180	181	181	.....
No. 5.—Etat de tous les contrats passés pour le transport des malles en Canada, pendant la dite année.....	182	226	222	234	232
No. 6.—Etat des allocations faites aux entrepreneurs du transport des malles en Canada, en sus de la somme originaire stipulée dans leurs contrats respectifs, pendant la dite année	236	239	238	.....	239
“ a.—Etat des réductions effectuées dans le prix des contrats par le département des postes, pendant la dite année.....	240	.....	242	.....	.....
No. 7.—Etat des amendes prélevées et des déductions faites sur les prix payés aux entrepreneurs, pour défaut de délivrer les malles, etc., pendant la dite année	243	.....	245	.....	245
No. 8.—Liste des bureaux de poste établis en Canada, pendant la dite année	246	249	248	250	250
“ a.—Liste des bureaux de poste fermés en Canada, pendant la dite année	251	.....	251	.....	.....
“ b.—Liste des nouvelles routes postales établies en Canada, pendant la dite année.....	252	254	254	255	.....
“ c.—Liste de toutes les routes postales discontinuées pendant la dite année.....	256	259	.....	.....	259
No. 9.—Etat de tous les cas de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste, pendant la dite année.....	260	278	280	.....	.....

TABLE DES MATIÈRES.—*Suite.*

	Ontario et Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Manitoba.	Colombie Britannique.
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
No. 10.—Etat indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération, et le nombre et le montant des mandats émis et payés, etc., pendant la dite année	283	292	294	.....	.....
“ a.—Etat indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Canada sur le Royaume-Uni, pendant la dite année.	295	304	306	.....	.....
“ b.—Pour Ontario et Québec; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés en Ontario et en Québec sur la Nouvelle-Ecosse, et les mandats émanés dans la Nouvelle-Ecosse et payés en Ontario et en Québec	307	.....	.....	.....	.....
Pour la Nouvelle-Ecosse; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés dans la Nouvelle-Ecosse sur Ontario et Québec, et les mandats émanés en Ontario et en Québec et payés dans la Nouvelle-Ecosse. ....	.....	309	.....	.....	.....
Pour le Nouveau-Brunswick; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés dans le Nouveau-Brunswick sur Ontario et Québec, et les mandats émanés en Ontario et en Québec et payés dans le Nouveau-Brunswick. ....	.....	.....	311	.....	.....
“ c.—Pour Ontario et Québec; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés en Ontario et en Québec sur l'Île du Prince-Edouard, et les mandats émanés dans l'Île du Prince-Edouard et payés en Ontario et en Québec.	312	.....	.....	.....	.....
Pour la Nouvelle-Ecosse; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés dans la Nouvelle-Ecosse sur le Nouveau-Brunswick, et des mandats émanés dans le Nouveau-Brunswick et payés dans la Nouvelle-Ecosse. ....	.....	313	.....	.....	.....
Pour le Nouveau-Brunswick; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés dans le Nouveau-Brunswick sur la Nouvelle-Ecosse, et les mandats émanés dans la Nouvelle-Ecosse et payés dans le Nouveau-Brunswick. ....	.....	.....	315	.....	.....
“ d.—Pour Ontario et Québec; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés en Ontario et en Québec sur Terre-Neuve, et les mandats émanés à Terre-Neuve et payés en Ontario et en Québec.	316	.....	.....	.....	.....
Pour la Nouvelle-Ecosse; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés dans la Nouvelle-Ecosse sur Terre-Neuve, et les mandats émanés à Terre-Neuve, et payés dans la Nouvelle-Ecosse. ....	.....	317	.....	.....	.....
Pour le Nouveau-Brunswick; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés dans le Nouveau-Brunswick sur l'Île du Prince-Edouard, et les mandats émanés dans l'Île du Prince-Edouard et payés dans le Nouveau-Brunswick. ....	.....	.....	318	.....	.....
“ e.—Pour Ontario et Québec; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés en Ontario et en Québec sur le Nouveau-Brunswick, et les mandats émanés dans le Nouveau-Brunswick et payés en Ontario et en Québec	319	.....	.....	.....	.....
Pour la Nouvelle-Ecosse; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés dans la Nouvelle-Ecosse sur l'Île du Prince-Edouard, et les mandats émanés dans l'Île du Prince-Edouard et payés dans la Nouvelle-Ecosse. ....	.....	321	.....	.....	.....
Pour le Nouveau-Brunswick; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés dans le Nouveau-Brunswick sur Terre-Neuve, et les mandats émanés à Terre-Neuve et payés dans le Nouveau-Brunswick .....	.....	.....	322	.....	.....
No. 11.—Etat indiquant le coût du service de la branche des mandats d'articles d'argent, et énonçant en détail les dépenses pour salaires, annonces, impressions, papeterie, etc., pendant la dite année	323	324	325	.....	.....
No. 12.—Etat indiquant les noms des nouveaux bureaux de mandats d'articles d'argent qui ont été créés, et les noms de ceux qui ont été fermés, pendant la dite année ..	{ 326 329	} 327	328	.....	334

TABLE DES MATIÈRES.—Fin.

	Ontario et Québec.	Nouvelle- Ecosse.	Nouveau- Brunswick.	Manitoba.	Colombie Britannique.
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
No. 13. —Etat indiquant les pertes (s'il y en a eu) éprouvées dans l'exploitation du service des mandats d'articles d'argent, durant la dite année	330	330	330	.....	.....
Résumé général des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent, pendant la dite année	331	332	333	.....	334
Etat comparatif des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent, et des revenus et des dépenses de cette branche de service, pendant les années 1870, 1871 et 1872.	335	336	337	.....	.....
Récapitulation des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent en Canada, pendant les années 1870, 1871 et 1872.	338	338	338	.....	338
No. 14. —Extrait des registres de toutes les offres faites pour le transport des malles par contrat, après la publication d'annonces demandant des soumissions, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.	339	374	382	.....	.....
No. 15. —Etat des lettres de rebut : Tableau No. I.—Indiquant le nombre de lettres de toute espèce qui ont été reçues et ce qui en a été fait.	387	.....	.....	.....	.....
Tableau No. II.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur et ce qui en a été fait	388	.....	.....	.....	.....
CAISSES D'ÉPARGNE, DES BUREAUX DE POSTE.					
No. 16. —Etat de tous les dépôts reçus et remboursés, conformément à l'Acte 31 Vict., chap. 10, du 1er juillet 1871 au 30 juin 1872, et le montant total dû à tous les déposants à cette dernière date.	390	.....	.....	.....	.....
No. 3, D. —Salaires, allocations, etc., et revenus des bureaux de poste dans le Manitoba	.....	.....	.....	392	.....
Etat des paiements pour le service des malles dans la Colombie Britannique	.....	.....	.....	.....	393
Etat des paiements pour salaires dans la Colombie Britannique.	.....	.....	.....	.....	395
Etat des paiements des frais de voyage dans la Colombie Britannique	.....	.....	.....	.....	395

RAPPORT

DU

MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

A Son Excellence le Très-Honorable Sir Frederic Temple, Comte de Dufferin, C. P., C. P., C. C. B., Gouverneur-Général de la Puissance du Canada, etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence, pour qu'il soit soumis au Parlement, le rapport sur les opérations du Bureau des postes du Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1872, avec les états et tableaux voulus par le statut.

Le service général du Bureau des postes a continué de prendre de l'accroissement dans le cours de la dite année, comme le montre ce tableau comparatif de quelques-uns des principaux *items* de statistique postale pour les années écoulées depuis la confédération des provinces:—

Années.	Nombre de bureaux de poste.	Nombre de milles de route postale.	Nombre de milles parcourus.	Nombre approximatif des lettres qui ont circulé.	Recette brute.		Dépense.	
					\$	cts.	\$	cts.
1868	3,638	27,674	10,622,216	18,100,000	1,024,710	00	1,053,570	00
1869	3,756	28,745	11,261,807	21,920,000	* 923,056	00	1,079,828	00
1870	3,820	29,430	11,695,726	24,500,000	1,010,767	00	1,155,261	00
1871	3,943	30,039	11,992,898	27,050,000	1,079,767	00	1,271,006	00
1872	4,135	33,415	12,548,389	30,600,000	1,193,062	00	1,369,163	00

* NOTE.—Il y eut une réduction générale des droits de port cette année-là.

Dans les opérations de l'année 1873 sont compris pour la première fois les services de la Colombie Britannique et du Manitoba.

Il y a eu, dans l'année, 631 nominations de maîtres de poste et de gardiens de bureaux annexes, et il a été passé 657 nouveaux contrats pour le transport des malles.

De nouveaux bureaux et de nouvelles routes de poste ont été établis, et le nombre des malles a été augmenté sur d'anciennes routes par tout le Canada, chaque fois que la nécessité s'en est fait sentir, au fur et à mesure de l'accroissement de la correspondance.

Le 11 novembre 1872, on a pu commencer à transporter les malles sur la section de l'Intercolonial située entre Truro et Amherst, N.-E., distance de 77 milles; elle unit le réseau de chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse à ceux du Nouveau-Brunswick et des Etats-Unis, en sorte qu'il existe une ligne non interrompue de communication postale par voies ferrées d'Halifax à Montréal et à Ottawa, et jusqu'aux autres villes des provinces de Québec et d'Ontario.

On transporte aussi les malles, depuis le commencement de décembre 1872, sur la section de l'Intercolonial qui se trouve entre la Rivière-du-Loup et Trois-Pistoles.

De nouvelles sections des chemins de fer en cours de construction dans les provinces de Québec et d'Ontario ont pareillement été ouvertes et servent au transport des malles depuis ce rapport de l'année dernière, savoir :

Surcroît de parcours
par voies ferrées.

Dans la province de Québec :

La jonction des comtés du sud-est, de Farnham-Ouest à Richford..... 34 milles.

Dans la province d'Ontario :

Le prolongement jusqu'à Renfrew du chemin de fer de Brockvillé et Ottawa. 13
 " " Orillia " Midland..... 21
 " " Cobocok " Toronto et Nipissing. 23
 " " Meaford " du Nord..... 20

Le prolongement jusqu'à Mount-Forest du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce	38
Le prolongement jusqu'à Southampton du chemin de fer de Wellington, Grey et Bruce	46
Le chemin de fer du Grand Occidental, de Harrisburg à Brantford.....	8

 203 milles

Le 1er novembre 1872, est devenue exécutoire une convention conclue entre le Canada et Terre-Neuve, qui établit un taux uniforme d'affranchissement de 6 centins par demi-once pour les lettres échangées entre les bureaux de poste du Canada et ceux de Terre-Neuve, au lieu de l'ancien taux de 12 centins et demi, et règle que les journaux, livres, imprimés et cartes postales envoyés du Canada à Terre-Neuve, lorsque la taxe ordinaire du Canada pour ces objets aura été payée à l'avance, seront délivrés aux lieux de destination à Terre-Neuve sans supplément de taxe, et pareillement que les objets de cette espèce, venant affranchis de Terre-Neuve en Canada, seront délivrés dans ce pays sans supplément de taxe.

On a commencé, dans l'été de 1872, un service postal par goëlette entre le Bassin de Gaspé et la côte nord du golfe Saint-Laurent, la goëlette touchant, chemin faisant, à l'île d'Anticosti, à Mingan, à la Pointe aux Esquimaux, à Natashquan, etc.; et, d'après les rapports, ce service a été grandement utile aux établissements de pêche comme aux autres industries dans cette région du golfe.

Des arrangements se font pour étendre la ligne de communication postale, en hiver, de Bersimis, où finit actuellement la route postale sur la côte nord du fleuve St. Laurent, en suivant le rivage du fleuve et du golfe, jusqu'à Mingan et à la Pointe aux Esquimaux.

L'inspecteur en chef des postes a fait une tournée dans la Colombie Britannique, en 1872, afin de compléter l'organisation dans cette province, et d'arrêter les dispositions nécessaires pour mettre tout le service de transport des malles, autant que possible, en adjudication publique, à l'instar de ce qui se pratiquait dans les autres parties du Canada.

Dans le même temps, on passait traité avec le bureau des postes des Etats-Unis pour la transmission de malles fermées entre la Colombie Britannique et les autres provinces canadiennes, deux fois par semaine, par les lignes de chemins de fer et de diligences, de San Francisco, à travers la Californie, l'Oregon et le territoire de Washington, à Olympia, où il y a un steamer qui fait le trajet entre cet endroit et Victoria deux fois par semaine.

Le transport des malles de Victoria, C. B., et San Francisco, s'opère deux fois par mois, en steamer, suivant un marché régulièrement adjugé à la suite d'annonces publiées.

Les entrepreneurs MM. Rosenfeldt et Bermingham, de San Francisco, avaient fait l'offre de prix la plus basse, savoir \$2,250 par voyage aller et retour; c'est le même prix que l'on payait auparavant selon les conventions provisoires.

TABLEAU indiquant le nombre des bureaux de poste, le parcours postal, la circulation des lettres, des journaux, etc., la recette et la dépense des postes, les opérations du service des articles d'argent, celles des caisses d'épargne de bureaux de poste, en Canada, pendant l'année 1872.

PROVINCES.	Nombre de bureaux de postes, le 1er janvier 1873.		Parcours postal.		Nombre approximatif des lettres, journaux, etc., qui ont circulé en 1872.			
	de milles de route postale, 1872.	de milles de routes dans l'année 1872.	de lettres et cartes postales, 1872.	de journaux, 1872.	de lettres chargées, 1872.	de lettres qui ont circulé en franchise, 1872.	de lettres et paquets, 1872.	
Ontario et Québec	2,716	9,732,000	25,500,000	19,300,000	1,155,000	950,000	74,000	
Nouveau-Brunswick	586	1,176,150	2,000,000	2,150,000	50,000	65,000	7,200	
Nouvelle-Ecosse	768	1,403,183	2,860,000	2,800,000	70,000	105,000	13,000	
Manitoba	27	41,726	80,009	150,000	5,000	5,000	1,000	
Colombie Britannique	38	195,330	160,000					
Totaux	4,135	12,548,389	30,600,000	24,400,000	1,280,000	1,125,000	95,200	

PROVINCES.	Recette postale pendant l'année expirée le 30 juin 1872.		Dépense pendant l'année expirée le 30 juin 1872.		Service des mandats d'articles d'argent, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.		Service des caisses d'épargne de bureaux de poste, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.	
	\$	cts.	\$	cts.	Nombre de bureaux de mandats d'art. d'arg., le 30 juin '72.	Nombre de mandats, 30 juin 1872.	Montant des mandats, \$	cts.
Ontario et Québec	1,017,430	82	1,048,724	82	514	96,632	3,347,830	26
Nouveau-Brunswick	70,280	00	113,254	23	45	16,914	851,963	62
Nouvelle-Ecosse	92,180	00	157,046	64	72	22,934	923,757	15
Manitoba	4,362	67	11,766	05	.....	.....	.....	.....
Colombie Britannique	8,809	00	38,371	94	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,193,062	49	1,369,163	18	634	136,480	5,144,834	31

PROVINCES.	Nombre de caisses d'épargne de bureaux de postes, 30 juin 1872.	Nombre de déposants, 30 juin 1872.	Montant total des deniers déposés dans l'année.	Montant des dépôts et intérêts au crédit des déposants, le 30 juin 1872.	Les caisses d'épargne de bureaux de poste n'existent qu'en Ontario et Québec.	
					\$	cts.
Ontario et Québec	235	21,059	2,261,631 00	3,096,500 01		
Totaux	235	21,059	2,261,631 00	3,096,500 01		

RECETTES.

Voici les recettes de l'année :—

Ontario et Québec	\$1,017,430 82
Nouveau-Brunswick.....	70,280 00
Nouvelle-Ecosse.....	92,180 00
Manitoba.....	4,362 67
Colombie Britannique.....	8,809 00
	<hr/>
	\$1,193,062 49

Afin qu'à l'avenir les comptes du service du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse se rapportent aux périodes comprises dans les comptes publics généraux du Canada, on a exclu des états réguliers de la recette et de la dépense présentés dans ce rapport, comme on le fit l'année dernière pour Ontario et Québec, toutes les recettes versées et tous les paiements exécutés après le 30 juin 1872; en sorte que, cette année, qui est celle du changement, ces états n'embrassent pas les opérations d'une année entière. Toutefois, dans le tableau statistique ci-dessus, de même que dans le tableau de la dépense qui vient ci-après, on a ajouté aussi approximativement qu'il a été possible les articles exclus, pour mettre sous les yeux les résultats de toute une année en ce qui regarde la recette et la dépense.

Cette difficulté n'existe que pour l'année où l'innovation a lieu, et dorénavant les périodes embrassées dans les comptabilités postales du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse correspondront exactement avec celles de l'année fiscale.

L'accroissement du revenu en Ontario et Québec, au Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse, comparé à la recette de l'année dernière, a été d'environ $9\frac{1}{2}$ pour cent, et l'accroissement de la dépense d'environ 4 pour cent.

DÉPENSE.

	Ontario et Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Manitoba.	Colombie Britannique.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
SERVICE DES MALLS.					
En diligence, à cheval ou à pied.....	227,418 88	27,407 66	52,634 66	5,339 52	} 33,191 91
En bateau à vapeur ou autre voiture d'eau	47,277 90	3,812 50	402 23		
Par chemins de fer.....	255,043 65	7,456 70	8,445 12		
Aux stations de ch. de fer et <i>vice versa</i>	16,611 79	757 49	2,002 71		
Confection et réparation de sacs de malle.	5,827 04	207 97	770 53	2 12	
SALAIRES, COMMISSIONS ET ALLOCATIONS.					
Maîtres de poste et commis des bureaux de poste de ville, commis convoyeurs sur ch de fer, insp. des p. et leurs commis.					
	226,675 89	23,711 11	22,130 57		
Maîtres de poste ruraux et gardiens de bureaux annexés.					
	214,667 78	18,055 63	28,363 01	2,453 21	4,060 14
Commissions aux préposés à la vente des timbres-poste dans les villes					
	8,785 52	126 19	132 67		
AUTRES DÉPENSES DIVERSES.					
Impressions et alnon, timbres et cachets, serrures de malles, frais de route, comptes de fournisseurs, etc., etc., etc					
	46,415 87	9,364 78	8,469 30	341 50	1,119 89
Droits payés aux États-Unis pour le passage de malles fermées					
				3,629 70	
	1,048,724 32	90,900 03	123,350 80	11,766 05	38,371 94
A ajouter aux colonnes N.-B et N.-E. pour compléter le chiffre de la dépense de l'année entière.....					
		22,354 20	33,695 84		11,766 05
		113,254 23	157,046 64		157,046 64
					113,254 23
					1,048,724 32
					1,369,163 18

**SERVICE DE CORRESPONDANCE PAR PAQUEBOTS AVEC LE
ROYAUME-UNI.**

*Service hebdomadaire entre les ports de Québec et de Portland et celui de Liverpool, via
Derry.*

ETAT indiquant le nombre des lettres, journaux, livres, patrons et échantillons, qui ont circulé entre le Canada et le Royaume-Uni, pendant les années expirées en novembre 1871 et 1872, avec le nombre des lettres et des journaux expédiés à destination ou venant des Etats-Unis, par cette voie, pendant les mêmes années.

	VENANT DU CANADA.				DES E.-U.		A DESTINATION DU CANADA.				DES E.-UNIS.	
	Lettres.	Jour- naux.	Livres.	Spécimens et échantil- lons	Lettres.	Jour- naux.	Lettres.	Jour- naux.	Livres.	Spécimens et échantil- lons	Lettres.	Jour- naux.
1871	669,845	587,009	10,939	3,158	206,332	117,515	671,781	819,714	16,055	5,198	2,896	1,906
1872	810,246	716,349	11,479	3,725	161,199	96,012	834,501	841,748	36,864	13,444	5,708	5,486
Augment ...	140,401	129,340	540	567	.....	.....	162,720	22,034	20,809	8,246	2,812	3,580
Diminution:	.....	.....	.....	.....	45,133	21,503	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Service semi-mensuel entre Halifax, Nouvelle-Ecosse, et Queenstown (Cork).

ETAT indiquant le nombre des lettres, journaux, etc., transportés par les paquebots-postes d'Halifax et Queenstown, venant et à destination du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, pendant les années 1871 et 1872.

	A DESTINATION OU VENANT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.				A DESTINATION OU VENANT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.			
	Lettres.	Jour- naux.	Livres.	Spécimens et échantil- lons.	Lettres.	Jour- naux.	Livres.	Spécimens et échantil- lons.
1871	99,697	114,413	2,366	1,885	212,414	196,924	9,928	889
1872	92,794	108,706	4,264	1,326	268,021	341,497	12,870	2,782
Augmentation .....	.....	.....	1,898	.....	55,607	144,573	2,942	1,893
Diminution....	6,903	5,707	.....	559	.....	.....	.....	.....

La diminution qu'on remarque dans la correspondance du Nouveau-Brunswick avec l'Angleterre par la voie d'Halifax, est due sans nul doute à l'accroissement des transmissions par la voie de Québec et Portland.

Il a été passé un nouveau contrat avec Sir Hugh Allan, sous la réserve de l'approbation du Parlement, pour la continuation du service hebdomadaire entre les ports de Québec et de Portland et celui de Liverpool *viâ* Derry, pendant cinq autres années du 1er avril 1873, au prix réduit de \$126,533 33 par année, au lieu du prix de \$218,000 par année stipulé dans le contrat qui va expirer. On compte que cette subvention réduite sera à peu près balancée par la recette des droits sur la correspondance transportée par les steamers.

CORRESPONDANCE AVEC LES ETATS-UNIS.

Voici le produit des droits de port sur les lettres qui ont circulé entre le Canada et les Etats-Unis, pendant l'année expirée le 30 juin 1872 :—

	Perçu en Canada sur lettres envoyées affranchies aux Etats- Unis et sur lettres reçues non affran- chies des Etats-Unis.	Perçu aux Etats-Unis sur lettres envoyées affranchies au Canada et sur lettres reçues non affranchies du Canada.
	\$ cts.	\$ cts.
Par les malles qui ont circulé entre les bureaux d'échange d'Ontario et de Québec et ceux des Etats-Unis	172,965 75	185,630 57
Par les malles qui ont circulé entre les bureaux d'échange du Nouveau-Brunswick et ceux des Etats-Unis.	32,632 73	31,408 74
Par les malles qui ont circulé entre les bureaux d'échange de la Nouvelle-Ecosse et ceux des Etats-Unis.....	6,141 53	8,015 87
	211,740 01	225,055 18
		211,740 01
		436,795 19
La correspondance totale avec les Etats-Unis pendant l'année 1871, avait produit		393,082 74

Il y a eu échanges de malles avec les Etats-Unis aux postes suivantes en Canada.

	Perceptions en Canada.	Perceptions aux Etats-Unis.
	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO ET QUÉBEC.		
Abercorn	24 99	21 07
Brockville	48 78	76 41
Chemin de fer de Buffalo et du lac Huron.....	4,504 91	3,574 92
Clifton	873 54	846 49
Fort Erié	330 77	300 74
Chemin de fer Grand Occidental	77,774 17	84,701 28
Hamilton	4,350 20	3,278 81
Hereford	6 45	5 24
Huntingdon	12 59	12 93
Island Pond.....	7,786 44	7,835 47
Kingston	4,953 07	4,942 72
Lennoxville	2,462 57	5,480 62
London	254 14	439 19
Montréal	35,281 72	43,358 99
Morrisburg	93 45	159 42
Niagara	26 38	2 10
Ottawa	2,056 03	1,762 11
Port Hope	1,025 35	681 57
Prescott	5,972 75	4,600 41
Québec	2,431 48	2,348 38
Station de St. Armand.....	452 30	240 20
St. Jean, (Québec)	693 04	447 83
Sarnia	1,753 10	2,496 84
Sombra	51 25	70 72
Chemin de fer du Sud Est	117 76	65 16
Stanstead	128 88	127 76
Toronto	11,055 73	12,427 16
Chemin de fer de jonction de Vermont.....	1,023 04	1,452 23
Windsor	7,420 87	3,873 80
Totaux.....	172,965 75	185,630 57
NOUVEAU-BRUNSWICK.		
Frédéricton	1,229 80	1,083 68
St. Jean	27,867 66	26,607 71
Woodstock	773 18	670 01
St. Etienne	594 79	754 86
St. André	208 38	32 80
Par le commis convoyeur du chemin de fer de prolongement de l'Ouest.....	1,958 92	2,259 68
Totaux.....	32,632 73	31,408 74
NOUVELLE-ÉCOSSE.		
Par les malles qui ont passé d'Halifax et de ses bureaux d'échanges aux Etats-Unis.....	5,984 94	7,8 43
Par les malles qui ont passé de Yarmouth et de ses bureaux d'échanges aux Etats-Unis.....	156 59	149 44
Totaux	6,141 53	8,015 87

CHARGEMENTS.

Le nombre des lettres chargées qui ont circulé par la poste pendant l'année 1872, est approximativement,—

En Ontario et Québec, de.....	\$1,155,000
Dans le Nouveau-Brunswick, de.....	50,000
Dans la Nouvelle-Ecosse, de.....	70,000
Dans le Manitoba, de.....	2,000
Total.....	1,277,000

L'augmentation sur l'année dernière est de plus de 16 pour cent, et paraît s'être produite entièrement en Ontario et en Québec. Dans ces provinces, les présentations au chargement sont devenues si nombreuses, et la somme de travail qu'elles occasionnent s'accroît tellement, qu'il va falloir avant peu introduire quelque modification dans le service, afin de simplifier l'opération des chargements, et d'alléger par là le travail qui pèse sur les bureaux ambulants de chemins de fer et les bureaux urbains, par où passe la plus forte partie des lettres de cette classe en cours de transmission ou de distribution.

Il est également à propos, ce semble, d'adopter un timbre-poste distinctif, qui serve seulement à l'affranchissement des lettres chargées; cette figurine appliquée sur la lettre constaterait clairement que la taxe de chargement a été dûment payée et perçue, et diminuerait en outre le risque de voir, comme la chose arrive quelquefois aux points de distribution, omettre les formalités du chargement, lorsque l'empreinte du timbre ordinaire des chargements apposée à la poste n'est pas aussi distincte, aussi apparente qu'elle devrait l'être.

Le Bureau des postes du Canada a toujours eu pour principe d'admettre les lettres au chargement à un prix minime, exigé en récompense du surcroît de sûreté dont elles jouissent ensuite; il ne veut pas que la dépense puisse être une raison suffisante pour que l'on aille confier des lettres précieuses aux malles sans la précaution du chargement. On aura pu remarquer que la très-forte proportion de lettres chargées relativement à la totalité des correspondances acheminées, présente un résultat fort satisfaisant. Néanmoins, soit négligence ou quelque autre cause, le nombre des lettres contenant de l'argent, qui sont jetées à la poste comme des lettres ordinaires, sans la prudente formalité de l'inscription, est malheureusement considérable, et expose les personnes employées dans les services des postes à de regrettables tentations de mal faire, qui sont propres à faire perdre le sentiment moral et très-préjudiciables à la sûreté générale des correspondances.

Ci-suivent des états numériques des lettres chargées qui ont été ou que l'on a prétendu avoir été perdues et de celles dont le contenu a été soustrait en tout ou en partie.

LETTRES chargées qui pour des causes diverses ne sont pas arrivées à leur destination.

Classement.	Ontario et Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.
Lettres contenues dans des sacs de malles ou des paquets qu'on a déclaré n'être pas parvenues aux bureaux de destination.....	4	.....	.....
Cas où il a été possible de constater sur qui devait retomber la responsabilité de la perte de lettres chargées, et où le contenu perdu a par conséq. été remb. par l'agent en faute ou responsable..	16	1	.....
Lettres volées de nuit dans des bureaux de poste, avec effraction.	9	.....	.....
Lettres détruites accidentellement, par un incendie	8	.....	.....
Totaux	37	1	.....

L'année dernière, la proportion de lettres chargées qui par des causes diverses ne s'étaient pas rendues à leurs destinations, déduction faite de celles détruites dans des incendies, était de 1 sur 18,000 ; cette année, elle paraît avoir été en moyenne de 1 seulement sur 33,600.

LETTRES chargées dont on a constaté ou prétendu que le contenu, lorsqu'elles sont arrivées à leurs destinations, manquait en tout ou en partie.

	Ontario et Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.
Cas où il y a eu plainte que le contenu manquait en tout ou en partie, sans preuve pour expliquer la cause de la disparition	32	8	4
Cas où il a été constaté que la perte était due à un défaut de soin ou à ce que des agents avaient laissé les lettres exposées, pendant que le bureau en était chargé, et où la somme perdue ou la différence a été remboursée par l'agent responsable	30	.....	.....
Totaux	62	8	4

La clause de l'acte de 1869 sur le larcin, déclarant qu'il y a délit à prétendre ou à alléguer faussement qu'il aurait été enfermé de l'argent ou d'autres valeurs dans une lettre confiée ensuite à la poste, a eu un excellent effet : elle est un frein contre les tentatives de fraude, qui étaient devenues nombreuses au point d'être un embarras pour le Bureau des postes. Dans le mois d'août 1872, il y a eu une condamnation à la suite d'une offense de cette nature, relativement à une lettre chargée et mise à la poste à Clayton, Ontario le comblable fut condamné à six mois de prison avec travail forcé

POSTE AUX MENUS ARTICLES.

Le nombre des paquets expédiés par la poste aux menus articles en 1872 a été approximativement.

	Nombre des paquets.	Produit du port.
En Ontario et en Québec, de.....	74,000	\$ 11,960
Dans le Nouveau-Brunswick, de.....	7,100	1,240
Dans la Nouvelle-Ecosse, de.....	13,000	2,480
Total.....	94,100	15,680

En 1868, le nombre des paquets fut estimé à 24,800 ; et la recette à .	\$ 4,960
En 1869 do 38,740 do .	6,812
En 1870 do 51,844 do .	9,529
En 1871 do 64,220 do .	12,416
En 1872, il est estimé à 94,100 do .	15,680

L'augmentation est très-remarquable, car le nombre des paquets et le chiffre de la recette ont simultanément plus que triplé dans le cours des quatre dernières années.

LETTRES TOMBÉES EN REBUT.

Le nombre des lettres qui ont passé par le bureau des rebuts en 1872, a été de 380,810, ou d'environ 1½ pour cent sur le chiffre total de la circulation.

Rebuts reçus du Royaume-Uni et des Etats-Unis comme étant d'origine canadienne.....	70,717
Rebuts reçus des bureaux de poste du Canada.....	310,093
Total.....	380,810

7,465 lettres ont été envoyées au bureau des rebuts parce que les adresses en étaient illisibles ou incomplètes.

2,500 lettres chargées sont tombées en rebut, pour une cause quelconque qui en a rendu la distribution impossible. Sur ce nombre, 2,275 étaient d'origine canadienne, et après avoir été ouvertes, ont été renvoyées à leurs auteurs.

ÉTAT de l'approvisionnement et de la fourniture de timbres-postes et de cartes postales pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Dénominations.	Nombre de timbres-postes existant le 30 juin de l'année dernière.	Reçu des fabricants.	Renvoyé par les maîtres de poste.		Articles en suspens.	Nombre total de timbres-postes et cartes postales.	Montant total des valeurs en timbres-postes et cartes postales.	Dénominations.	Fourni aux maîtres de poste pendant l'année.	Timbres-postes gâtés et détruits.	Articles en suspens.	Approvisionnement existant le 30 juin 1872.	Nombre total de timbres-postes et cartes postales.	Montant total des valeurs en timbres-postes et cartes postales.
			Propres à servir.	Imprimés à servir.										
½	20,700	500,000	.....	415	100	521,215	\$ cts. 2,606 07½	½	434,400	415	100	86,300	521,215	\$ cts. 2,606 07½
1	3,820,300	3,000,000	.....	3,090	900	6,824,290	68,242 90	1	5,528,600	3,090	900	1,291,700	6,824,290	68,242 90
2	510,500	3,200,000	.....	2,564	4,400	3,717,464	74,340 28	2	2,947,500	2,564	4,400	763,000	3,717,464	74,340 28
3	2,293,900	15,750,000	.....	11,767	783	18,056,450	541,693 50	3	16,361,600	11,767	783	1,682,300	18,056,450	541,693 50
6	1,516,600	2,325,000	.....	2,484	.....	3,844,084	230,645 04	6	3,175,200	2,484	.....	666,400	3,844,084	230,645 04
12½	1,233,650	.....	.....	787	.....	1,234,437	154,304 62½	12½	64,050	787	.....	1,169,600	1,234,437	.....
15	337,350	.....	.....	76	.....	338,026	50,703 90	15	63,100	76	.....	274,850	338,026	50,703 90
Cart.-p.	56,900	2,110,000	.....	1,000	.....	2,167,900	21,679 00	Cart.-p.	1,699,600	1,000	.....	467,300	2,167,900	21,679 00
							1,144,224 32							1,144,224 32

Valeur des approvisionnements fournis dans l'année jusqu'au 30 juin 1872. \$832,235 25
 A Ontario et à Québec \$720,964 25
 Au Nouveau-Brunswick 39,400 00
 A la Nouvelle-Ecosse 57,950 00
 A la Colombie Britannique 10,465 00
 Au Manitoba 3,466 00
 \$832,235 25

OPÉRATIONS DU SERVICE DES ARTICLES D'ARGENT PENDANT
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

	Ontario et Québec.	Nouveau- Brunswick.	Nouvelle- Ecosse.	Colombie Britannique.
No. de bureaux de mandats d'articles d'argent	514	45	72	3
Montant total des mandats d'articles d'argent délivrés pendant l'année	\$ cts. 3,347,830 26	\$ cts. 851,963 62	\$ cts. 923,757 15	\$ cts. 21,283 28
Recette nette prod. par les mand. d'art. d'arg.	20,104 40	2,837 62	3,310 24	492 00
Frais d'administration, y compris les appoin- tements des bureaux de surintendance à Ottawa, à St. Jean et à Halifax	12,591 33	2,999 69	6,837 84	.....

Indépendamment des frais d'administration ci-dessus énoncés, il y a la rétribution des services des commis préposés dans les bureaux urbains aux opérations des mandats d'articles d'argent; cette rétribution, qui ne peut guère être séparée de la dépense générale des bureaux de ville, a pu s'élever approximativement:

En Ontario et Québec, à	\$4,000
Dans le Nouveau-Brunswick, à	800
Dans la Nouvelle-Ecosse, à	800

État des opérations de la Caisse d'épargne du Bureau des postes, Canada, du 1er avril 1868 au 31 décembre 1872.

PÉRIODES.	Nombre de caisses d'épargne de bur. de poste, fin de ch. période	Nombre de dépôts pendant chaque période.	Montant total de ces dépôts.	Montant moyen de chaque dépôt.	Nombre de remboursements pendant chaque période (chèques).	Montant total des remboursements (deniers comptants).	Montant moyen de chaque remboursement (chèques).	Dépense totale d'administration.	Dépense moyenne de chaque opération.	Nombre de comptes ouverts pendant chaque période.	Nombre de comptes restant ouverts fin de chaque période.	Montant total au crédit des comptes ouverts, y compris les intérêts, fin de chaque période.	Montant moyen au crédit de chaque compte ouvert, fin de chaque période.
		\$ cts.	\$ c.	\$ c.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Trimestre expiré le 30 juin 1869.....	81	212,507 00	65 44	166	8,857 48	53 35	8,389 43	42 01	2,146	44	2,102	204,588 89	97 33
Année expirée le 30 juin 1869.....	213	927,885 00	55 71	4,787	296,754 35	61 99	5,808 14	0 23 ⁴ / ₁₀	6,429	1,319	7,212	856,814 26	118 80
Année expirée le 30 juin 1870.....	286	1,347,901 00	53 93	9,478	664,555 51	70 11	8,128 12	0 20 ⁵ / ₁₀	7,823	2,857	12,178	1,588,848 83	130 41
Année expirée le 30 juin 1871.....	230	1,917,576 00	57 66	15,148	1,063,438 86	72 10	11,108 40	0 20	9,424	4,449	17,153	2,497,259 65	145 59
Année expirée le 30 juin 1872.....	285	2,261,631 00	57 27	19,325	1,571,665 19	81 33	12,242 34	0 20 ¹ / ₁₀	10,846	6,940	21,059	3,086,500 01	147 04
Semestre expiré le 31 décembre 1872.....	236	1,151,380 00	50 76	10,283	858,783 39	83 51	7,049 84	0 21 ¹ / ₁₀	6,148	4,204	23 003	3,203,727 84	139 27
Quatre ans et neuf mois expirés le 31 décembre 1872.....	.....	7,818,880 00	.....	59,187	4,494,054 78	.....	.....	.....	42,816	.....	.....	.....	.....
					*1,609								

* Ces chiffres représentent un nombre et un montant supplémentaires de remboursements, effectués, non entre les mains des déposants en deniers comptants, mais entre les mains du Receveur-Général, chargé de les faire inscrire aux noms des déposants en obligations 5 pour cent du Canada.
 † Les dépenses premières d'organisation du système de caisses d'épargne ont été mises à la charge des opérations du premier trimestre ; ce qui explique pourquoi la dépense moyenne de chaque opération paraît excessive.

La diminution, dans le dernier trimestre, du montant moyen au crédit de chaque déposant est due principalement à ce qu'on a cessé, comme l'annonçait le rapport de 1871, de permettre aux déposants de placer des deniers en dépôts d'une classe spéciale portant intérêt à 5 pour cent, indépendamment de leurs comptes ordinaires de placement à 4 pour cent. Le retrait graduel des dépôts 5 pour cent, qui formaient déjà des sommes comparativement considérables, a amené, dans la balance moyenne au crédit de chaque déposant, un abaissement qui ne s'arrêtera qu'après l'entier remboursement de ces dépôts. D'autres causes naturelles, telles que l'accroissement du nombre des comptes crédités de balances nominales d'un centin et au-dessus, (qui ne seront probablement jamais réclamés) contribuent aussi à l'abaissement de la balance moyenne des comptes ouverts. Pour mettre un terme à tous ces comptes plus que minimes, qui menaçaient de devenir une source incessante d'embarras, on ne garde plus, depuis le mois de décembre 1871, de comptes ouverts que sur une balance d'une piastre au moins. L'application de cette règle jusqu'à présent a été avantageuse.

A venir au 31 décembre 1872, le département a réglé 318 réclamations relatives aux deniers de déposants décédés. Chaque fois que la chose a paru nécessaire, les juristes du gouvernement ont été consultés sur ce qu'il convenait de faire. En aucun de ces 318 cas, la détermination prise n'a été contestée ou trouvée fautive, et jamais il n'y a eu ensuite de nouvelles réclamations.

La dépense totale qu'a entraînée l'exploitation du système des caisses d'épargne de bureaux de poste, y compris les appointements du personnel de cette branche du Département des postes à Ottawa, les indemnités aux maîtres de poste, etc., pendant l'année expirée le 30 juin 1872, s'est élevée à un pourcentage de quatre dixièmes d'un pour cent sur la balance qui se trouvait à cette date au crédit des déposants. Ce chiffre, toutefois, ne comprend pas la valeur du travail nécessité de la part des commis dans les bureaux urbains par le service des caisses d'épargne, non plus que celle du travail qui se fait dans la branche des mandats d'articles d'argent du département à Ottawa, parce qu'il n'est guère possible de l'apprécier à part ou même de la constater avec exactitude.

Le nombre des dépôts et des remboursements, pendant le semestre expiré le 31 décembre 1872, a été de 32,964, au lieu de 28,441, chiffre atteint pendant la période correspondante de l'année précédente,—soit sur celle-ci une augmentation de 4,523 opérations.

A. CAMPBELL,

Maître-général des postes.

DÉPARTEMENT DES POSTES,

Ottawa, 1er mars 1873.

SERVICE ENTRE HALIFAX ET QUEENSTOWN.

TABLEAU des traversées semi-mensuelles des paquebots-postes entre Halifax, Nouvelle-Ecosse, et Queenstown, Irlande, pendant l'année expirée le 31 décembre 1872.

Nom du paquebot.	Départs de Queens-town 1872.	Arrivées à Halifax 1872.	Nom du paquebot.	Départs d'Halifax 1872.	Arrivées à Queenstown 1872.
Nestorian	Janvier 3	Janvier 15	Caspian	Janvier 6	Janvier 14
Peruvian	do 17	do 29	Hibernian	do 23	Février 1er
Caspian	do 31	Février 13	Nestorian	do 30	do 7
Austrian	do 14	do 23	Peruvian	Février 27	do 22
North American	do 23	Mars 13	Caspian	do 27	Mars 7
Caspian	do 28	do 13	Austrian	Mars 14	do 24
* Nestorian	Mars 12	do 24	North American	do 2	do 12
Peruvian	do 27	Avril 6	Caspian	do 9	do 18
Caspian	do 10	do 20	Nestorian	do 23	do 2
Austrian	do 24	do 3	Moravian	Mai 7	do 17
Moravian	do 8	do 17	Caspian	do 21	do 29
Caspian	do 22	do 1er	Austrian	do 4	do 12
Peruvian	do 19	do 14	Moravian	do 18	do 26
Austrian	do 2	do 28	Caspian	do 3	do 11
Nestorian	do 16	do 9	Peruvian	do 17	do 26
Caspian	do 31	do 24	Austrian	do 30	do 7
Austrian	do 14	do 9	Caspian	do 13	do 21
Caspian	do 23	do 23	Nestorian	do 27	do 6
Peruvian	do 28	Septembre 6	Austrian	do 10	do 18
Moravian	do 11	do 19	Caspian	do 24	do 8
Hibernian	do 25	do 6	Peruvian	do 8	do 16
Peruvian	do 9	do 19	Moravian	do 22	do 29
* Austrian	do 23	Novembre 2	Hibernian	do 5	do 13
North American	do 6	do 15	Peruvian	do 19	do 27
* Hibernian	do 20	do 6	* Austrian	do 3	do 11
Austrian	do 4	do 21	Scandinavian	do 17	do 27
	do 18	do 29			

Durée moyenne de la traversée..... 10 jours 12 heures.

Durée moyenne de la traversée. 8 jours 12 heures.

* Via Terre-neuve.

ETAT No. 1, A.

ETAT des recettes et des dépenses du Département des postes du Canada, dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, suivant les comptes publics.

RECETTES.	Montant.	Montant total.	DÉPENSES.	Montant.	Montant total.
	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste le 30 juin 1871.			(Transport des malles par terre.		
Montant brut des droits de port (argent)	248 936 26		do aux stations de ch.	227,418 88	
” des loyers de boîtes à lettres.	695,360 98½		de fer, et retour.	16,611 79	
” des loyers de lettres.	4,796 20		Transport des malles par bateaux à vapeur	47,277 90	
” de recettes diverses.	82 43	949,174 87½	et navires à voiles.	255,043 65	
***Montant de recettes diverses au département des postes.	205 78		Confection et raccommodage de sacs de malle.	5,827 04	552,179 26
Montant autorisé à être appliqué et porté en compte comme revenu des postes; estimé comme l'équivalent du port qui aurait été payable sur la correspondance législative et départementale transportée franchise de port par les postes pendant l'année.	64,000 00		A. Salaires.	410,236 50	
Port canadien perçu dans la Grande-Bretagne, non compris dans l'item ci-dessus.	12,777 26		B. Allocations pour ré-expéditions.	17,704 17	
Moins—pour lettres renvoyées, refusées, mal dirigées et ré-expédiées.	1,026,157 91½		C. Allocations pour loyer, combustible et éclairage.	13,403 00	
	8,727 09½		D. Escompte aux vendeurs de timbres-p.	8,785 52	450,129 19
Balance	1,017,430 82		A. Frais de route.	5,283 62	
	50,878 79	1,017,430 82	B. Comptes d'ouvriers et fournisseurs.	19,217 20	
		50,878 79	C. Loyers et taxes.	1,786 31	
		\$1,074,531 51	D. Papeterie, impressions et annonces.	7,948 14	
			E. Combustible et éclairage.	6,615 08	
			F. Divers déboursés.	5,565 52	46,415 87
			Bal. dues par les maîtres de poste, le 30 juin 1872.		25,807 19
					\$1,074,531 51

ETAT No. 1, B.

ETAT des recettes et des dépenses du Département de postes du Canada, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, suivant les comptes publics.

RECETTES.	Montant.	Montant total.	DÉPENSES.	Montant.	Montant total.
	cts.	\$ cts.		\$ cts.	cts.
Balances dues par les maîtres de poste le 30 juin 1871.			Transport des malles par terre.....	52,634 66	
Montant brut des droits de port (argent)	11,519 10		do aux stations de ch. de fer, et retour.....	2,002 71	
do (timbres)	62,270 15		Transport des malles par bateaux à vapeur et navires à voiles.....	402 23	
do loyers des boîtes aux lettres..	555 00		Transport des malles par chemins de fer.....	8,445 12	
do diverses recettes.....	96 82		Confect. et raccorn. des sacs de malle et cadenas	770 53	64,255 25
	74,441 47		(A. Salaires.....	46,881 08	
Moins -- pour lettres renvoyées, refusées, mal dirigées et ré-expédiées.....	652 66	73,788 81	B. Allocations pour ré-expédier.....	112 50	
			C. Allocations pour loyer, combustible et éclairage.....	3,500 00	
			D. Escompte aux vendeurs de timbres-poste.	132 67	
			E. Gratif. payée pour let. transp. par nav.	37 51	
			(A. Frais de route.....	509 60	
			B. Comptes d'ouvriers et fournisseurs.....	680 24	
			C. Loyers et taxes.....	936 56	
			D. Papeterie, impressions et annonces.....	5,550 99	
			E. Combustible et éclairage.....	341 77	
			F. Divers déboursés.....	412 63	
Balance.....		52,286 82	Balances dues par les maîtres de poste le 30 juin 1872.		8,431 79
		\$126,075 63			2,724 83
					\$126,075 63

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 1^{er} C.

Etat des recettes et dépenses du département des postes du Canada, dans la province du Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, suivant les comptes publics.

RECETTES.	Montant. \$ cts.	Montant total. \$ cts.	DÉPENSES.		Montant. \$ cts.	Montant total. \$ cts.
			Etat	2, C.		
Balances dues par les maîtres de poste le 30 juin 1871			Transport des malles par terre.....		27,407 66	
Montant brut des droits de port (argent)	10,093 68		do aux stations de ch. de			
do do (timbres)	47,421 98½		do par bateaux à vapeur	757 49		
Montant des loyers de boîtes aux lettres.	924 03		do et navires voiliers.....		3,812 50	
Montant de diverses recettes.....	58,439 69½		do chemins de fer.....		7,456 70	
Moins—pour lettres renvoyées, refusées, mal dirigées	565 18½		Confection et raccommodage de sacs de malle		207 97	39,642 32
et ré-expédiées.....			et cadetnis.....			
			(A. Salaires		39,276 74	
			B. Allocations pour ré-expéditions.....		690 00	
			C. Allocations pour loyer, chauffage et		1,800 00	
			éclairage		126 19	
			D. Escompte aux vendeurs de timb.-postes.		1,797 53	43,690 46
			E. Gratif. payée pour let. transp. par nav.			
			(A. Frais de route.....		596 65	
			B. Comptes d'ouvriers et fournisseurs.....		378 80	
			C. Loyers et taxes		815 00	
			D. Papeterie, impressions et annonces.....		4,046 59	
			E. Chauffage et éclairage		641 17	
			F. Divers déboursés.....		889 04	
Balance		36,640 81	Balances dues par les maîtres de poste, le 30 juin 1872			7,567 25
		\$94,515 32				3,615 29
						\$94,515 32

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 1, D.

ETAT des recettes et dépenses du département des postes du Canada, dans la province de Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, suivant les comptes publics.

N. B.—Comprenant certains items de recette et de dépense depuis le 16 juillet 1870.

RECETTES.	Montant. \$ cts.	Montant. total. \$ cts.	DÉPENSES.	Montant. total. \$ cts.	Montant. total. \$ cts.
Montant brut des droits de port (argent)	839 36		Etat { Transport des malles par terre..... do aux stations de ch. de fer et retour.....	4,325 17	
do do (timbres)	3,616 50		2, D. { do bateaux à vapeur..... do navires voiliers..... do chemins de fer..... Confection et raccommodage de sacs de malle et cadenas.....	2 12	4,327 29
Montant des loyers de boîtes aux lettres.....		4,455 86			
Montant de diverses recettes.....					
Moins—pour lettres renvoyées, refusées, mal-dirigées et ré-expédiées.....	81 52		3, D. { A. Salaires..... B. Allocations pour ré-expéditions..... do loyer, chauffage et éclairage.....	2,884 92	
		4,374 34	D. Escompte aux vendeurs de timb.-postes.....	508 62	3,393 54
			4, D. { A. Frais de route..... B. Comptes d'ouvriers et fournisseurs..... C. Loyers et taxes..... D. Papeterie, impressions et annonces..... E. Chauffage et éclairage..... F. Divers déboursés.....	225 04 233 13 3,629 70	
Balance.....		7,666 84	Balances dues par les matres de poste le 30 juin '72.		4,077 87
		\$12,041 18			242 4
					\$12,041 18

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT 2, A.

DÉTAIL de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Abbott's Corners et Frelighsburg.	C. Scofield	En voiture	7 $\frac{1}{2}$	2	12 mois	\$ 68 00
Abercorn et Glen Sutton	W. A. Brown	do	7	1	12 do	44 00
Acton et Knatchbull	W. Reed	Facultatif	5	2	12 do	72 00
Acton Vale et Leonard's Hill	M. Leonard	En voiture	10	1	12 do	40 00
Acton Vale et Roxton Falls	A. Desautels	do	6	6	12 do	94 30
Acton Vale et St. Théodore	P. Decelle	do	4	3	12 do	50 00
Adamsville et Brigham	R. Goddard	do	4	6	5 do	37 50
Adamsville et Granboro'	do	do	6	3	5 do	32 50
Adderley et St. Pierre Baptiste	P. A. Drolet	A chev. ou en voit.	3	3	3 do	11 25
Addison et station du chemin de fer de Brockville et Ottawa	B. F. McVagh	En voiture	7	6	6 do	64 70
do do	A. Toplin	do	7	6	6 do	63 50
Ailsa Craig et Falkirk	J. Priestly	Facultatif	4	3	12 do	90 00
Aird et Clarenceville	S. O. Clark	En voiture	6	3	12 do	60 00
Airlie et Banda	R. Dixon	Facultatif	24	2	12 do	49 00
Albion et Macville	G. Taylor	A chev. ou en voit.	3	3	5 ms. 22 jours	31 08
Albion et Mount Hurst	do	do	6	3	9 mois	36 00
Albion et Palgrave	R. Elliott	En voiture	14	3	12 do	234 00
Albion et Sandhill	G. Taylor	A chev. ou en voit.	6	3	12 ms. 8 jours	67 82
Albion et Thistle town	T. Holmes	do	14	6	6 $\frac{1}{2}$ mois	191 42
Albury et Rednersville	J. Rose	Facultatif	4	3	12 do	48 52
Aldboro' et Rodney	G. Gordon	do	6	2	12 do	50 00
Aldershot et Waterdown	A. Baker	A cheval	23	12	12 do	218 00
Alexandria et Athol	C. McGregor	do	20	3	12 do	175 00
Alfred et L'Original	E. Holmes	Facultatif	15 $\frac{1}{2}$	3	8 $\frac{1}{2}$ do	95 00
Algonquin et Maitland	E. McKenzie	A chev. ou en voit.	6	2	12 do	52 00
Allandale Mills et Keene	T. Aitkin	Facultif	24	6	12 do	46 00
Allendale et Painswick	J. Huggard	A chev. ou en voit.	33	3	8 do	40 00
Alliston et Elm Grove	J. Berridge	do	5	6	12 do	149 00
Alloa et Edmonton	W. Townsend	Facultatif	3	3	10 do	28 28
Allumette, Ile, et Waltham	J. Landon	do	8	2	12 do	50 00
Alma et Creek Bank	J. Graham	A chev. ou en voit.	3	6	4 do	29 34
Almonte et Clayton	J. Gemmill	En voiture	11	3&6	12 do	235 50
Almonte et Powell	D. Egan	do	5	2	12 do	70 00
Alport et Bracebridge	W. H. Taylor	do	4	2	5 $\frac{1}{2}$ do	45 00
Alton et Caledon	J. McQuarrie	do	7 $\frac{1}{2}$	6	6 mois 6 jours	77 85
Alton et Cataract	do	do	3	6	5ms. 24 jours	43 04
Alvanley et Colpoys' Bay	J. Webster	A chev. ou en voit.	18	1	12 mois	128 00
Alvinston et Florence	J. Cummings	Facultatif	18	3	3 do	93 75
Alvinston et Sutherland's Corners	J. Walker	A cheval	13	2	9 do	63 75
Alvinston et Watford	J. Cummings	Facultatif	8	3	3 do	31 75
Amberley et Lurgan	J. P. McCriundle	do	4	3	12 do	52 00
Amherstburgh et Oxley	J. Dunbar	A chev. ou en voit.	20	6	12 do	400 00
Amherstburgh et Windsor	W. McGregor	A cheval	18	6	12 do	300 00
Amiens et Lobo	H. Monger	do	9	3	12 do	88 00
Ancaster et Hamilton	G. Fleming	do	7	6	3 do	20 00
Ancienne Lorette et bureau succ.	G. Dufresne	A pied ou en voit.	2	3	12 do	20 00
Anderson et Kirkton	H. White	Facultatif	5	2	12 do	50 00
Angers et Buckingham	L. Moncion	do	7	2	Saison 1871	36 00
Antrim et Panmure	J. Ring	A cheval	5	2	12 mois	64 00
Apto et Barrie	P. McLaughlin	A chev. ou en voit.	11	3	12 do	149 00
Apto et Fergusonvale	C. McLaughlin	Facultatif	3 $\frac{1}{2}$	3	12 do	89 19
Apto et Phepston	do	A chev. ou en voit.	3	2	9 do	45 00
Arden et Tamworth	G. Boomhower	do	26	1	12 do	80 25
Ardoch et Mountain Grove	B. Watkins	Facultatif	16	1	12 do	78 00
Ardrea et Orillia	W. Blair	do	5	2	7 $\frac{1}{2}$ do	46 50
Arkona et Keyser	L. Eastman	do	5 $\frac{1}{2}$	2	12 do	49 92

ÉTAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant
						\$ cts.
Arkona et station Widder	W. Davidson	En voiture	7 $\frac{1}{2}$	6	12 mois	197 00
Arkona et Wisbeach	G. N. Eastman	do	7	3	12 do	97 48
Armagh et St. Raphaël	N. Bernard	do	15	2	12 do	50 00
Armow et Kincardine	J. Reekie	Facultatif	9	2	12 do	65 00
Arnprior et Fitzroy Harbor	J. Farrell	En voiture	12	6	12 do	275 00
Arnprior et White Lake	J. Havel	do	20	3	12 do	280 00
Aros et Kirkfield	C. McInnes	Facultatif	5 $\frac{1}{2}$	1	12 do	42 00
Arthabaska et Trois-Rivières	L. Doucet and others	do			Voy. spécial	22 50
Arthabaska, stat. d'et Bulstrode.	B. Bergeron	do	9	1	12 mois	35 00
Arthabaska, stat. d'et St. Christophe	P. Beauchène	En voiture	3	12	12 do	75 00
Arthabaska, stat. d'et Ste. Clothilde	J. B. Metivier	do	18	1	12 do	59 00
Arthur et Fergus	R. B. & S. V. Coulson	do	12	6	3 $\frac{1}{2}$ do	57 60
Arthur et Monck	J. Malone	A pied ou en voit.	9	1	12 do	39 00
Arundel et Harrington	D. Dewar	Facultatif	12	1	12 do	52 00
Arva et Iderton	W. B. Bernard	A pied ou à chev.	25 $\frac{1}{2}$	2	12 do	140 00
Arva et Union Hill	do	Facultatif	10	2	12 do	70 53
Ashburn et Stouffville	M. F. Mertens	A chev. ou en voit.	17	6	6 do	282 00
Ashburnham et Peterboro'	R. D. Rogers	Facultatif	1	6	12 do	40 00
Ashdown et Rosseau	J. Ashdown	do	1	6	6 $\frac{1}{2}$ do	73 20
Ashdown et Turtle Lake	D. Ross	do	6 $\frac{1}{2}$	1	9 do	30 00
Ashton et Prospect	W. Burrows	do	11	3	12 do	234 00
Athelstan et Powerscourt	D. W. Johnson	En voiture	2	3	12 do	32 00
Atherley et Orillia	C. E. Hewitt	Facultatif	3	1	2 do	4 80
Atherton et Delhi	J. A. Kemp	do	3 $\frac{1}{2}$	2	12 do	38 09
Athlone et Bondhead.	W. Prest	A chev. ou en voit.	33	6	6 do	198 00
do do	T. Millard	do	33	6	6 do	198 00
Athlone et Mono Mills	W. Prest	do	15	6	6 do	189 90
do do	E. Tomlinson	do	15	6	6 do	199 90
Athol et Plantagenet	P. O. Fisher	En voiture	16	3	12 do	265 00
Aubigny et St. André Avelin	P. G. Aubry	A chev. ou en voit.	7	3	12 do	87 50
Aubigny et Sevnigné	do	Facultatif	25	1	12 do	42 66
Aubrey et St. Jean Chrysostôme	A. D. Lafleur	A chev. ou en voit.	4	2	12 do	36 00
Aultsville et Williamsburg Est.	L. Pillar	En voiture	2 $\frac{1}{2}$	6	9 do	45 00
do do	H. E. Snyder	do	2 $\frac{1}{2}$	6	3 do	15 00
Aurora et Schomberg	H. Hulse	do	15	6	12 do	290 00
Aurora et White Rose	J. Lloyd	do	4	2	12 do	60 00
Avignon et Matapédia	C. Martin	Facultatif	7	1	6 do	15 00
do do	M. Blaguère	do	7	1	6 do	17 50
Avoca et Pointe au Chêne	J. McCallum	A chev. ou en voit.	7	2	12 do	70 00
Avon et Ingersoll	J. Colridge	En voiture	11	3	12 do	169 00
Ayer's Flat et Boynton	H. Libbey	Facultatif	4 $\frac{1}{2}$	2	12 do	25 00
Ayer's Flat et Hatley	D. H. Pope	En voiture	5	6	7 $\frac{1}{2}$ do	112 50
Ayer's Flat et Waterloo	J. G. Cowie	do	30	6	9 do	360 00
Aylmer et station Dorchester.	R. C. Wright	do	22	3	12 do	248 00
Aylmer et Grovesend	R. Thompson	do	10	3	12 do	110 00
Aylmer et Onslow	A. M. Holt	do			Voy. spécial	5 00
Aylmer et Ottawa	do	do	9	12	12 mois	276 00
Aylmer et Portage du Fort	J. Wyman	do	53	3 & 6	7 do	530 00
Aylmer et St. Thomas	G. Bates	do	11 $\frac{1}{2}$	6	12 do	94 09
Ayr et Galt	J. Ray	Facultatif	12	6	9 do	224 25
Ayr et station de Paris.	do	do	7	6	9 do	149 25
Ayton et Orchard	T. Davis	En voiture	10 $\frac{1}{2}$	3	12 do	160 00
Baden et Wellesley	J. Zoeger	do	8 $\frac{1}{2}$	6	9 do	157 50
do do	E. Harrifield	do	9	6	3 do	99 75
Bagot et Burnstown	J. Halliday	do	5	3	12 do	80 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Bagot et High Falls	T. H. Dillon	Facultatif	13	1	12 mois	\$ 75 85
Bagotville et Chicoutimi	A. Peron	En voiture	13	1	2½ do	22 00
Baillaboro', Mill Brook et Bewdley	J. Lang	A chev. ou en voit.	7et4	6et2	6 do	119 50
do do do	T. Bateson	do	7et4	6et2	6 do	119 50
Bala et Gravenhurst	T. Euyers	Facultatif	14	1	1 mois	10 00
do do	E. Jansac	do	14	1	5½ mois	54 00
Bala et Quai	do	A pied	2	2	5 do	20 50
Balderson et Harper	F. Daron	A chev. ou en voit.	3½	1	12 do	30 00
Balderson et Playfair	W. Smith	do	6	3	12 do	100 00
Ballyduff et Drum	D. Hunter	do	5	2	12 do	34 00
Balmoral et Cayuga	R. McDonald	do	6	3	12 do	85 00
Baltimore et Cobourg	J. Davy	do	5	3	12 do	75 00
Bamberg et Ste. Agathe	F. Walter	do	5½	2	12 do	60 00
Banda et Stayner	P. McSherry	A cheval	13	6	6 do	149 00
do do	T. Grainger	do	13	6	6 do	236 50
Bandon et Seaforth	A. Campbell et H. W. Allen	Facultatif	12½	3	12 do	150 00
Bark Laké et Rockingham	R. Sluce, Sen.	A chev. ou en voit.	21	1et2	12 do	158 66
Barrie et Ivy	J. Scott	do	11	3	12 do	148 00
Barrie et Minesing	J. Morren	do	10	2	12 do	60 00
Barrie et Orillia	J. Harvie	En voiture	28	6	1 mois	52 90
Barrie et Pénétanguishene	G. Sidsworth	do	32	6	9 mois	594 75
do do	C. E. Smith	do	32	6	3 do	198 25
Barrie et Shanty Bay	W. Heard	A chev. ou en voit.	6	2	12 do	61 36
Barrington et Sherrington	H. Emerson	do	5	3	12 do	75 00
Bath, Emerald et Stella	A. McMullan	Facultatif	7	2	12 do	81 75
Batiscan et St. Narcisse	A. Lacourcière	En voiture	9	3	12 do	72 00
Batiscan, pont de, et St. Pierre les Becquets	A. Perrault	do	3	6	Saison 1871	15 00
Batiscan, pont de, et St. Stanislas	P. Trepanier	do	14	6	9 mois	165 00
do do	N. Trugère	do	14	6	3 do	43 00
Battersea et Kingston	J. Holder	Facultatif	16	2et3	12 do	177 05
Bayfield et Seaforth	T. Johnston	En voiture	15	6	12 do	349 00
Bayham et Ingersoll	S. Cook	do	20	3	12 do	435 00
Beachburg et Gower Point	D. Gervais	A chev. ou en voit.	9	2	12 do	72 00
Beachburg et Westmeath	A. Acheson	do	7	3	12 do	117 00
Beachville et Embro	J. McKay	do	6	6	12 do	195 00
Bealtown et Hartford	C. B. W. Thomas	do	do	do	Vov. spécial.	1 00
Beamsville et Candaville	J. McQueen	Facultatif	16	2	4 mois	39 33
Beamsville et Rosedene	do	Tel que requis	10	2	8 do	39 33
Beauharnois et Caughnawaga	P. Duquette	En voiture	15½	6	12 do	260 00
Beauharnois et St. Louis de Gonzague	B. Paré	do	10	6	12 do	198 00
Beauharnois et St. Timothée	F. X. Rapin	do	9	6	12 do	208 00
Beauport et Québec	E. O'Brien	do	5	3	12 do	75 00
Beaurivage et Parkhurst	O. Laughrey	Facultatif	3	3	12 do	32 00
Beaverton et Newmarket, etc.	W. Earl	En voiture	41	6et3	12 do	974 00
Beaverton et Orillia	J. Harvie	A chev. ou en voit.	22	2et6	12 do	341 10
Beaverton et Oshawa	W. Thomas	En voiture	47½	6	9 do	712 50
Bécancour et Ste. Gertrude	B. Rivard	do	10½	2	12 do	72 00
Bécancour, station de, et Ste. Julie de Somerset	D. McKinnon	do	1½	12	12 do	42 48
Bedford et Stanbridge Nord	A. M. Stow	do	4½	3	12 do	75 00
Dégon et Trois Pistoles	T. P. Pelletier	Facultatif	12	1	12 do	50 00
Belfast et St. Helens	W. Phillips	do	2½	6	12 do	90 00
Belfountain et Erin	N. Herring	do	3½	3	12 do	60 00
Belgrave et Marnoch	P. Porterfield	Tel que requis	3½	2	12 do	30 00
Belleville et Bridgewater	A. S. Reid	En voiture	30	6	9 do	412 50
do do	W. B. Wemp	do	30	6	3 do	137 50

ETAT NO. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Belleville e Hillier.....	L. Taylor	En voiture	24	3	6 mois	\$ 172 67
do do	A. Phillips	do	24	3	6 do	200 00
Belleville et Madoc.....	S. Barnum	do	28	6	12 do	425 00
Belleville et Stirling.....	T. Canniff	do	16	6	12 do	195 00
Bellrock et Colebrook.....	E. Snider	A chev. ou en voit	12 ³ / ₄	2	12 do	77 36
Belmont et London.....	L. Olmsted	do	13	6	12 do	142 00
Belœil, village de, et station St. Hilaire	E. Goulet	Traverse	1	12	12 do	90 00
Benmiller et Goderich.....	W. Vanstow	A cheval	6	2	12 do	58 00
Bensfort et Monaghan Sud.....	J. W. McBain	A chev. ou en voit.	5	2	12 do	50 00
Bentley et Rondeau.....	F. K. Morris	Facultatif	8	3	9 do	150 00
Beresford et Ste. Adèle.....	V. Charbonneau	A chev. ou en voit.	12	2	12 do	96 00
Berlin et Glenallan.....	W. D. Ellis	En voiture	22	6	12 do	650 00
Berlin et Mannheim.....	G. Peppler	do	7	2	12 do	93 32
Berlin et Millbank.....	W. Irwin	do	22	6	12 do	745 00
Berlin et Winterbourne.....	V. Gilmer	do	10	6	12 do	385 00
Berne et Kippen.....	J. Foster	A chev. ou en voit.	7 ¹ / ₂	3	12 do	112 48
Persimis et Mille Vaches.....	W. S. Church	Facultatif	45	s. m.	12 do	140 00
Berthier et Isle Dupas.....	J. B. Moreau	do	2 ¹ / ₂	3	12 do	36 00
Berthier et Montréal.....	M. Archainbeault	En voiture	50	6	12 do	1,360 00
Berthier et Ste. Elizabeth.....	J. Leclair	do	10	3	12 do	92 00
Berthier et St. Norbert.....	H. Paul	do	12 ¹ / ₂	6	3 do	75 00
do do	P. J. Albert	do	13 ¹ / ₂	6	9 do	225 00
Berthier et Sorel.....	F. Boucher	Traverse ou en voit.	5	7	12 do	195 00
Berthier et Trois-Rivières.....	L. Duchaine	En voiture	45	6	12 do	1,050 00
Bethany, Janetville et Lifford.....	W. Douglas	A chev. ou en voit.	30 et 15	3 et 6	12 do	314 16
Bethel et Durham Sud.....	W. Bartlett	En voiture	6	2	12 do	50 00
Billings, pont de, et Ottawa.....	T. Taylor	Facultatif	3	3	12 do	78 00
Binbrook et Stony Creek.....	G. Singerland	do	12	3	12 do	150 00
Bingham, Chemin de, et Rainham.....	J. Gounger	do	5	3	12 do	40 00
Birchton et Sawyerville.....	W. Paige	A chev. ou en voit.	6	6	12 do	200 00
Birr et Devizes.....	J. M. Young, (Ex-écuteur)	Facultatif	9 ¹ / ₂	2	12 do	80 00
Bishop's Mills et Oxford Mills.....	A. W. Bishop	A chev. ou en voit.	8	2	12 do	65 00
Black Bank et Honeywood.....	W. Rusk	A cheval	3 ¹ / ₂	1	12 do	32 00
Black Creek et Pointe Abino.....	G. Huffman	Facultatif	8	3	3 do	25 00
do do	B. P. Snider	do	10	3	9 do	101 25
Black Heath et York.....	J. Blair et S. Anderson	do	5 ¹ / ₂	2	12 do	45 00
Blessington et Shannonville.....	G. R. Earle	A chev. ou en voit.	11 ¹ / ₂	2	12 do	127 00
Bloomington et Freiburg.....	F. Rombach	do	2 ¹ / ₂	6	12 do	120 00
Bluevale et Lucknow.....	W. C. Stuart	En voiture	16	3	12 (m. l'arr.)	173 00
Bluevale et Morrisbank.....	N. Johnston	A chev. ou en voit.	4	6	12 mois	108 00
Blyth et Bushfield.....	F. Hall	do	5	1	9 do	21 00
do do	P. Phelan	do	5	1	3 do	6 25
Blytheswood et Leamington.....	W. Hutchinson	Facultatif	5	3	6 do	24 88
do do	W. Kimball	do	5	3	6 do	40 00
Bobcaygeon et Minden.....	H. Gunigal	A chev. ou en voit.	30	3	3 do	150 00
do do	J. Workman	do	30	3	9 do	450 75
Bobcaygeon et Peterboro'.....	D. G. Henthorn	En voiture	22	6	12 do	300 00
do do	J. Workman	do	22		Voy. spécial.	10 00
Bolingbroke et Glen Tay.....	S. Hanna	A chev. ou en voit.	17	1	12 mois	75 00
Bolsover et Dartmuer.....	J. Dunn	do	17	1	12 do	75 48
Bongard's Corners et Waupoos.....	B. Smith	do	4	2	12 do	20 00
Boscobel et Boxton Falls.....	W. Hackwell	do	8	1	12 do	30 00
Bothwell et Cashmere.....	G. Cruickshank	Facultatif	4	6	12 do	100 00
Bothwell et Florence.....	J. Catto	do	9	6	3 do	48 75

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	N ^o . de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Boulter et Rivière York.....	B. H. Sweet.....	Facultatif.....	23	1	12 mois ..	118 00
Bowling Green et Orangeville ..	T. H. Cover....	A chev. ou en voit.	13	2	12 do ..	99 00
Bowmanville et Cassarea.....	T. Shaw.....	En voiture	18	6	12 do ..	548 00
Bowmanville et Tyrone.....	J. Maynard	do	7	6	6 do ..	59 50
do do	C. Walter.....	do	7	6	6 do ..	74 50
Boyne et Omagh	G. Henderson ..	A chev. ou en voit.	12½	6	12 do ..	95 00
Bracebridge et Orillia	J. P. Cockburn..	Tel que requis ..	40	6	12 do ..	1,000 00
Bracebridge et Parry Sound.....	W. Beatty	do	51	2	6 do ..	287 00
Bracebridge et Port Carling.....	B. H. Johnston..	Facultatif.....	21	2	3½ do ..	58 50
Bracebridge et Uffington	A. Thompson.....	Tel que requis ..	10	3	12 do ..	138 00
Bracebridge et Utterson	J. Hanes.....	A pied ou en voit.	12	2	12 do ..	99 72
Bradford et Deerhurst	J. Tindall.....	do	5	3	12 do ..	65 00
Bradford et Newton Robinson ..	S. Manning.....	En voiture	10	6	12 do ..	170 00
Braemar et Zorra Sud	A. Anderson	A cheval	3½	2	12 do ..	39 75
Brampton et Claude	H. Manning.....	Facultatif	11	6	5½ do ..	191 30
Brampton et Orangeville	A. Griffin.....	En voiture	25	6	6½ do ..	389 26
Brantford et Burtch	G. Mertin.....	Facultatif	7	3	12 do ..	165 00
Brantford et Hamilton	C. B. Moore.....	En voiture	25	6	12 do ..	300 00
Brantford et Norwich	G. Fleming.....	Facultatif	24	6	12 do ..	400 00
Brantford et Simcoe	A. A. Pursel.....	En diligence	24	6	3 do ..	225 00
Brewster et Zurich	C. Hill.....	Facultatif	11	2	12 do ..	96 00
Bridgewater et Flinton	J. A. Carscallen.	A pied ou en voit.	12	1	12 do ..	70 00
Bridgewater et Madoc	W. B. Wemp.....	do	21	2	12 do ..	240 00
Brigham et Farnham Centre	T. Hill.....	do	2	6	12 do ..	60 00
Bright et Plattsville	A. Reynolds.....	Facultatif	5	6	12 do ..	98 00
Bright et Walmer	R. Parker.....	A chev. ou en voit.	5	2	12 do ..	50 00
Brighton et Campbellford.....	W. Wade.....	En voiture	20	6	12 do ..	488 00
Brighton et Picton	W. G. Curry.....	do	35	6	12 do ..	950 00
Bristol et Clarendon Centre, etc.	R. Hodgins.....	do	8	6	12 do ..	285 83
Bristol et Bristol Nord	W. Shirley.....	A chev. ou en voit.	5	1	12 do ..	25 00
Bristol et Sand Point	A. F. Graham.....	En voiture	4½	6	Sais. '71-'72.	100 00
Britonville et Lakefield	G. Hamilton.....	do	10	2	12 mois ..	80 00
Brockville et Westport	H. Watt.....	do	44	6	12 do ..	1,200 00
Brockville et Morristown, E.-U.	T. M. Gray.....	Traversier ou voit.	2	12	12 do ..	50 00
Brodhagen et Carronbrook	E. Brodhagen.....	Facultatif	7	1	12 do ..	50 00
Brompton et Brompton Falls.....	H. Addison.....	A chev. ou en voit.	4	3	12 do ..	80 00
Bronte et Milton	C. H. Thompson..	do	12	6	12 do ..	190 00
Brookbury et Robinson	R. Rowe.....	En voiture	5	1	12 do ..	24 00
Brooksdales et Embro	J. McKay.....	do	5	2	12 do ..	65 00
Brougham et Markham	J. Marshall.....	Facultatif	12	6	6 do ..	162 50
Brougham et Whitby	J. Thornton.....	do	12	6	6 do ..	162 50
Broughton et St. Joseph	C. Arcand.....	A chev. ou en voit.	12	1	12 do ..	60 00
Brunner et Topping	S. Crozier.....	Tel que requis ..	4	1	12 do ..	45 00
Buckingham et Mayo	T. Bourke.....	Facultatif	8	1	12 do ..	32 00
Buckingham et Quai	N. Jelliboix.....	En voiture	5	12	Saison 1871.	15 00
Buckland et St. Lazare	L. Lortie.....	A chev. ou en voit.	15	3	12 mois ..	200 00
Buckland et St. Magloire	P. Tanguay.....	En voiture	18	1	12 do ..	60 00
Burford et Fairfield Plain.....	J. Catton.....	Facultatif	3½	2	12 do ..	52 00
Burford et station de Paris.....	J. Robinson.....	En voiture	11	6	12 do ..	315 00
Burnhamthorpe et Summerville..	W. O'Brien.....	A chev. ou en voit.	3	3	12 do ..	80 00
Burnley et Rosenath	R. H. Grimshawe	do	5	3	12 do ..	50 00
Burton et Cartwright	James McGill ..	do	5	3	8 do ..	40 00
Bury's Green et Fenelon Falls.....	J. Fell.....	Facultatif	7	1	12 do ..	45 00
Byng Inlet et Penetanguishene ..	J. Lamondin.....	.....	.....	.....	Voy. spécial.	24 00
Byron et Lambeth	J. Charles.....	Tel que requis ..	3	3	12 mois ..	69 00
Cacouna et station de ch. de fer ..	N. Marchand.....	A chev. ou en voit.	7½	6	3 do ..	73 00
Caintown et Mallorytown.....	J. B. Mallory ..	do	5	2	12 do ..	45 00
Cairngorm et Strathroy	T. Brown.....	En voiture	9	2	1 do ..	4 33
Calder et Talbotville	J. Musgrave.....	Facultatif	2	2	12 do ..	60 00

ÉTAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Caldwell et Caledon.....	E. Dawson.....	A chev. ou en voit.	10	3	5 ³ / ₄ mois ..	38 26
Caldwell et Sligo.....	C. J. Murphy.....	do	5	2	7 ¹ / ₄ do ..	15 30
Caledon Est et Lockton.....	W. Samier.....	do	4 ¹ / ₂	2	12 do ..	33 00
Caledonia Springs et L'Orignal.....	Joel Rochon.....	Facultatif.....	9	3	Saison 1871.	20 00
Calton et Vienna.....	A. McConnell.....	A chev. ou en voit.	4	1	6 mois ..	12 50
do do	G. W. Cartwright.....	do	4	1	6 do ..	15 00
Calumet, He du, et Colfield.....	C. Barsalon.....	En chal. ou en voit	1 ¹ / ₂	6	12 do ..	64 00
Calumet, He du, et Dauraven.....	J. Letts.....	En voiture	5	1	12 do ..	20 00
Cambray et Carleton.....	J. Belfry.....	do	19	2	12 do ..	240 00
Camden Est et Napanea.....	H. Finkle.....	do	9 ³ / ₄	6	12 do ..	444 00
Camden Est et Tarrytown.....	do do	do	16	6	12 do ..	180 00
Camilla et Mono Centre.....	J. Wilson.....	A chev. ou en voit.	4	2	12 do ..	59 00
Carleton et Errol.....	G. Whiting.....	Facultatif.....	2	3	12 do ..	52 00
Campbellford et Sterling.....	A. Chard.....	A chev. ou en voit.	17	3	12 do ..	250 00
Campbell's Cross et Chatham.....	J. Casar.....	do	4 ¹ / ₂	6	12 do ..	160 00
Campbelltown, Paspébiac et Percé.....	D. Kerr.....	En voiture	156	6 et 3	12 do ..	5,005 12
Campbelltown et Ste Flavie.....	G. Fraser.....	do	111	6	9 do ..	3,375 00
do do	D. Fraser.....	do	111	6	3 do ..	1,125 00
Canard, Rivière au, et Sandwich.....	L. Drouillard.....	Facultatif.....	8	1	12 do ..	80 00
Canary et Winona.....	S. C. Greenman.....	A chev. ou en voit.	23	3	12 do ..	299 00
Canfield et Cayuga.....	J. Mason.....	do	16	12	12 do ..	370 00
Canfield et Port Robinson.....	B. Sutherland.....	do	28	3	12 do ..	500 00
Canifton et Walbridge.....	M. Sharp.....	Facultatif.....	6	3	6 do ..	35 00
do do	W. Moon.....	do	6	3	6 do ..	34 00
Canning et station de Paris.....	R. McDonald.....	Tel que requis.....	5	6	12 do ..	140 00
Canunington et Derryville.....	G. McCallister.....	Facultatif.....	4	2	12 do ..	55 00
Cannington et Manilla.....	S. Conway.....	do	5	6	3 do ..	37 50
Carobert et Farnham Ouest.....	S. L'Ecuyer.....	En voiture	5	6	12 do ..	125 00
Carletonbury et Robinson.....	R. Clark.....	A chev. ou en voit.	8	1	12 do ..	32 00
Cantley et Kirk's Ferry.....	J. Kirk.....	En chal. ou en voit	2	6	12 do ..	50 00
Cantley et Lucerne.....	R. H. Blackburn.....	Facultatif.....	19	1	12 do ..	80 00
Cap Rich et Meaford.....	J. R. Cox.....	En diligence.....	10	2	4 do ..	39 00
Cap Rich et Quai.....	D. McLaren.....	do	.....	.....	Saison 1871.	22 00
Cap Rouge et Québec.....	C. Lough.....	do	9	6	12 mois ..	156 50
Carleton et Kirkfield.....	J. Belfry.....	do	7	1	12 do ..	45 00
Carleton et Lachute.....	A. Burch.....	En voiture	10	6	12 do ..	225 00
Carleton, Montréal et St. Eustache.....	J. E. Binette.....	do	48	.....	.....	.....
Carleton et Muddy Branch.....	F. Naubert.....	do	6	2	12 do ..	50 00
Carleton et Ottawa (rive Nord).....	J. W. Campbell.....	do	82	6	Saison 70-71	1,150 00
Carleton et Ottawa (rive Sud).....	J. Murray.....	do	79	6	do ..	1,080 00
Carleton et Pointe Fortune.....	J. Fiquette.....	Facultatif.....	1	6	Saison 1871.	25 87
Carleton et Vaudreuil.....	C. Proulx.....	En voiture	24	6 et 12	12 (ms. l'am.) ..	323 00
Carleton et Quai.....	W. Whitener.....	Facultatif.....	2	6	Saison 1871.	38 00
Carleton Place, Cunningham et Ottawa.....	J. Stockdale.....	do	.....	.....	Voy. spéciaux	25 00
Carletonville et Springsville.....	B. Crawford.....	Tel que requis.....	8	2	12 mois ..	73 00
Carlew et Westfield.....	W. Johnston.....	En voiture	10	3	12 do ..	148 00
Carleton et Scarborough.....	J. Kermon.....	A chev. ou en voit.	4	3	12 do ..	75 00
Carleton et Glauford.....	J. Walker.....	Facultatif.....	5 ¹ / ₂	3	12 do ..	119 61
Carleton et Minden.....	A. Moore.....	do	12	1	12 do ..	90 00
Carnegie et Phisley.....	J. McDonald.....	A chev. ou en voit.	8	1	9 do ..	39 00
do do	S. Ewart.....	do	8	1	3 do ..	13 00
Carpe et Huntley Ouest.....	E. Horan.....	do	12	3	12 do ..	160 00

ÉTAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans l'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						S cts.
Carronbrook et Cromarty	P. Kelly	Tel que requis	6	3	6 12 (m. l'am.)	156 50
Carrville et Patterson	J. L. Strong	A chev. ou en voit.	23	3	12 mois	40 00
Carsonby et Gower Nord	B. Eastman	Facultatif	23	2	12 do	40 00
Carthage et Morningdale Mills	W. Henderson	do	73	2	12 do	75 00
Cashmere et Clachan	D. McPhail	do	27	1	12 do	20 00
Casselman et Crysler	R. A. Castleman	A chev. ou en voit.	10	3	12 do	65 00
Castile et Madrid	E. Bennett	do	6	1	12 do	35 00
Castlemore et Coleraine	W. J. Adams	do	3	2	7 do	26 25
Cathcart et Princeton	A. Kennedy	Facultatif	6	3	12 do	85 00
Caugnawaga et Huntingdon	W. Shirrif et A. McArthur	En voiture	38	6	12 do	1,300 00
Cayuga et Seneca	E. Wigg	do	11	6	12 do	360 00
Cazaville et La-Guerre	O. Queenneville	do	23	3	12 do	70 00
Cedar Hill et Pakenham	J. Conney	A chev. ou en voit.	5 1/2	2	12 do	55 00
Cèdres et Côteau Landing	B. Hurteau	En voiture	10	6	12 do	252 80
Cèdres et St. Dominique des Cèdres	P. Poirier	do	7 1/2	2	12 do	60 00
Centre Augusta et Prescott	C. Murphy	A chev. ou en voit.	12	2	12 do	99 72
Centreville et Enterprise	E. Lyons	do	10	3	12 do	80 00
Chambly, bassin de, et St. Césaire	L. St. Germain	En voiture	15	6	12 do	239 00
Chambly, bassin de, et Station de St. Hilaire	J. B. Benoit	do	13	6	6 do	149 00
do do	P. Scott	do	13	6	6 do	140 00
Chambly, bassin de, et St. Jean	E. St. Germain	do	13	6	12 do	170 00
Chambly, canton de, et Montréal	L. Robert	do	16	6	12 do	139 00
ChAMPLAIN et Vincennes	P. Lacourcière	Facultatif	5	3	12 do	40 00
Chantelle et Rawdon	M. Granger	En voiture	17	1	12 do	68 00
Chantry et Harlem	S. Chant	Facultatif	13	2	9 do	55 00
Charing Cross et Woodslee	J. F. Ruston	En voiture	34	3	12 do	663 00
Charleston et Farmersville	P. F. Green	A chev. ou en voit.	53	2	12 do	69 00
Chatboro et Cushing	W. Howey	En voiture	3	1	1 do	2 16
do do	C. A. Bradford	do	3	2	3 do	6 50
Chatham et Darrell	E. Hall	Facultatif	7	2	12 do	75 00
Chatham et Dover Sud	S. Gervais	A cheval	6	2	12 do	75 00
Chatham et Dresden	C. McCrae, proc.	Facultatif	24	6	12 do	572 14
Chatham et Morpeth	E. R. Gillet	En voiture	20	6	3 do	173 50
do do	F. J. Kelly	do	20	6	9 do	450 00
Chatham et Rondeau	O. S. Sheldon	Facultatif	12	6	10 1/2 do	163 38
Chatham et Wallaceburg	T. Kinry	En voiture	17	6	12 do	437 00
Chatsworth et Massie	W. Howey	do	6	1	12 do	40 00
Chatsworth et Rockville	A. Munshaw	do	59	2	12 do	595 00
Cheltenham et Rocksidge	J. Douglas	Facultatif	4	2	11 do	55 00
Chepstow et Greenock	W. Henssey	A chev. ou en voit.	4	2	12 do	40 00
Cherry Valley et Pointe Petre	J. Scott	do	7	1	12 do	25 00
Cherrywood et Dunbarton	J. Williams	Facultatif	3 1/2	3	9 do	48 75
Chesley et Hanover	J. S. Schweyler	A chev. ou en voit.	27	2	12 do	170 00
Chester et Chester Est.	N. Darois	do	9	1	12 do	40 00
Chester et Ham Nord	P. Beauchène	En voiture	10	1	2 do	75 00
Chester, et St. Christophe	P. Beauchène	do	8	3	12 do	100 00
Cheviot et Riversdale	W. Shaw	A chev. ou en voit.	4	2	6 do	32 50
do do	J. McLean	do	4	2	6 do	32 50
Chichester, Port William et Pembroke	H. Jewel	do	11 & 11	3	6 12 do	370 00
Chicoutimi et Jonquières	A. Gagnon	do	12	2	12 do	90 00
Chicoutimi et Labarre	C. Girard	do	45	2	12 do	238 00
Chicoutimi et L'Anse au Foin	P. Potvin	do	10	1	12 do	70 00
Chicoutimi et Murray Bay	H. Brassard	do	85	1	12 do	320 00
Chicoutimi et Baie St. Paul	L. Verreault	do	87	3	12 do	778 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	N ^o . de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Chicoutimi et Tremblay	P. Potvin	A pied ou en bat.	3	2	12 mois	\$ cts. 40 00
Chicoutimi et Quai	A. Neron	A chev. ou en voit.	2	tel q req.	Saison 1871.	25 80
Chippawa et Clifton	W. Clark	En voiture	6	6	12 mois	295 00
Churchville et Lisgar	R. Nichols	Facultatif	4	2	8 do	33 33
Churchville et Walton	T. Manes	En voiture	11	6	12 do	460 00
Clairvaux et Baie St. Paul	J. Guay	A chev. ou en voit.	9	1	12 do	30 00
Clapham et Inverness	A. S. Johnston	En voiture	10½	2	12 do	88 00
Clarence et Clarence Creek	S. G. A. Raiche	do	5	2 et 3	12 do	61 86
Clarence et Quai	T. Wilson	Facultatif	2	12	12 do	72 00
Clarenceville et station Des Rivières	S. O. Clark	En voiture	13½	6	12 do	235 00
Clarenceville et Noyan	C. Stewart	do	3	3	12 do	40 00
Clarendon Centre et Thorne Centre.	C. A. Smith	A chev. ou en voit.	12	1	12 do	52 00
Clarke et Kendal	J. Emerson	do	6½	3	12 do	116 00
Clarksburg et Collingwood	P. F. Le Roy	do	15	6	Saison 1871.	150 00
Clarksburg et Heathcote	P. F. Le Roy	do	6	3	12 mois	73 48
Clarksburg et Ravenna	P. F. Le Roy	do	7	2	12 do	60 00
Clarksburg et Thornbury	P. F. Le Roy	do	1½	6	Saison 1871.	38 00
Claude et Kilmanagh	A. Lindsay	Facultatif	3½	3	12 mois	80 00
Clayton et Tatlock	M. Guthrie	A chev. ou en voit.	9	1	12 do	40 00
Clearville et Duart	D. Leitch	Facultatif	3½	6	12 do	100 00
Clifford et Lakelet	R. Young	do	6	3	12 do	90 00
Clifford et Mount Forest	T. Smith	A chev. ou en voit.	14½	2	12 do	150 32
Clifford et Neustadt	D. Winkler	Facultatif	8	6	12 do	312 00
Clifford et Walkerton	S. V. Coulson	En diligence	17	6	¾ do	61 28
Clifton et Niagara	W. Clarke	En voiture	15	6	12 do	400 00
Clinton et London	A. Jamieson, Proc.	do	53	6	12 (m. l'am.)	1,105 48
Clinton et Porter's Hill	J. Cunningham, Proc.	Facultatif	7½	3	12 mois	117 00
Clinton et Wingham	W. J. Johnston	En voiture	23	6	12 do	147 00
Clontarf et Rockingham	J. R. McDonald	A chev. ou en voit.	18	3	12 do	269 00
Clover Hill et Morrisvale	R. McClain	do	4	2	12 do	57 00
Cloyne et Denbigh	J. Lane	Facultatif	28	1	12 do	156 00
Cloyne et Erinsville	B. York	A chev. ou en voit.	45	1	12 (m. l'am.)	146 08
Coaticook et Drew's Mills	A. K. Fox	do	5	1	12 mois	37 00
Coaticook et Hereford	G. Thomas	En voiture	17	1	12 do	100 00
Coaticook et Paquetteville	F. Paquette	do	22	2	9 do	131 25
Coaticook et Stanstead	A. F. Bullock	do	19	6	9 do	187 50
do do	W. P. Carpenter	do	19	6	1 do	25 00
do do	G. T. Cooper	do	19	6	2 do	62 50
Cobden et Osceola	W. Graham	A chev. ou en voit.	17	3	3 do	39 00
Cobourg et Harwood	B. McAllister	Facultatif	16	3	12 do	350 00
Cobourg et Roseneath	S. Ingham	En voiture	20	3	12 do	238 00
Colbeck et Tarbert	W. Colbeck	A chev. ou en voit.	6	1	12 do	38 00
Colborne et Dundonald	J. Barker	do	7	2	12 do	41 99
Colborne et Norwood	D. Simmons	En voiture	31	6	12 do	620 00
Coldstream et Fern Hill	J. Owen	A chev. ou en voit.	4½	2	12 do	50 00
Coldwater et Orillia	J. Millard	do	36	3 et 6	12 do	233 33
Coldwater et Port Severn	A. R. Christie	Facultatif	10	3	12 do	100 00
Colebrook et Odessa	A. Lee	do	11	6	12 do	300 00
Collinville et Waubuno	T. Moore	En voiture	6	1	3 do	9 75
Collfield et Lac à la Loutre	D. Lunam	A chev. ou en voit.	20	1	9 do	93 75
Collfield et Thornby	J. Hill	do	13	1	3 do	13 00
Collingwood et Durham	C. Cameron	En voiture	45	6	12 do	887 00
Collingwood et Owen Sound	C. Cameron	do	42	6	Saison 1871.	171 00
Collin's Inlet et Killarney	F. Roque	En chaloupe	15	3 par mo's 2 voyages		7 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Collin's Inlet et Killarney	D. Cameron	En chaloupe	15	3 par mois	11 voyages	\$ 31 90
Colpo's Bay et Mar	A. White	Facultatif	7 1/2	1	12 mois	64 00
Colpo's Bay et Owen Sound	W. H. Davis	A chev. ou en voit.	37	3	6 et arrérég. (m. les am.)	351 12
Combermere, Purdy et Rockingham	W. Murphy	Facultatif	6 et 3/4	1 et 2	12 mois	100 00
Como et Oka	C. Chaurette	do	1	6	Saison 70-71	22 00
Como et Quai	J. Hodgson	do	4	6	do 1871.	15 36
Compton et Eaton	H. Colby	En voiture	19	2	12 mois	200 00
Compton et St. Edwidge	F. Courtmanche	do	10	1	12 do	36 00
Conningsby et Hillsburgh	J. W. Burt	A pied ou en voit.	4 1/2	2	12 do	30 00
Conroy et Stratford	P. Smith	Tel que requis	6 1/2	2	12 do	30 00
Contrecoeur et Montréal	J. Lavigne	En voiture	39	6	12 do	599 00
Conway et Napanee	J. McEwen	Facultatif	2 1/2	3	12 (m. l'am.)	254 00
Cookshire et Linda	S. Mallory	En voiture	5	1	12 mois	26 00
Cookshire et Ditton Ouest	P. P. Gendreau	do	22	1	12 do	96 00
Cookstown et Gilford	A. et W. Fraser	do	8	12	12 do	450 00
Cookstown et Mulmur	S. Robinson	A chev. ou en voit.	19	6	3 do	125 00
do do	J. Robinson	do	19	6	9 do	375 00
Cooksville et Toronto	J. E. Schiller	En voiture	16	6	12 do	373 00
Copleston et Petrolia	R. F. Smith	Facultatif	4	1	12 do	40 00
Cornwall et Mackland	P. D. McIntosh	A chev. ou en voit.	13	3	12 do	140 00
Coruwall et St. Regis	R. Tyre	En chal. ou en voit.	6	2	12 do	52 00
Côteau Lanang et St. Zotique	O. P. Prieur	En voiture	2 1/2	6	12 do	60 00
Côteau Landing et Valleyfield	C. Gauthier	En chal. ou voit.	6	6	12 do	260 00
Côteau, station du Dalhousie Mills et St. Polycarpe, etc	J. Lefevre	En voiture	12 et 5	3 et 3	12 do	312 00
Côteau, station du, et Ste. Marthe	A. Gingras	do	13 1/2	6	12 do	250 00
Côte St. Paul et Montréal	A. Desève	Facultatif	5	6	9 do	90 00
do do	P. Chicoine	do	5	6	3 do	30 00
Coulson et Warminster	J. Coulson	A chev. ou en voit.	7 1/2	2	12 do	104 00
Covey Hill et Vicars	W. Orr	Facultatif	2	6	12 do	52 00
Cowal et Iona	J. Mills	do	5 1/2	1	12 do	52 00
Cowansville et Durham	A. Pickle	En voiture	6	6	5 do	66 60
Craigleith et chem. de Collingwood	A. Fleming	Facultatif	1 1/2	6	12 do	20 00
Craigsholme et Garafraxa	W. Conner	do	3	3	12 do	40 00
Craig, station du chem. de, et Leeds	R. Bain	En voiture	30	3	12 do	360 00
Cranbourne et Frampton	J. Colgan	Facultatif	8	2	12 do	69 50
Cranworth et Portland	P. Jones	do	5 1/2	1	12 do	25 00
Crawford et Latona	A. Skene	A chev. ou en voit.	12	2	12 do	101 12
Credit et Sheridan	F. Lawrence	do	4	6	12 do	140 00
Credit et Devon	J. Balkwill et H. W. Greenway	Sureties	4	2	3 do	10 20
do do	L. Holman	do	4	2	9 do	37 41
Creekbank et Winfield	T. A. Hamby	A chev. ou en voit.	5	2	12 do	62 00
Creemore Mills et Lavender	J. B. Martin	do	5 1/2	1	12 do	52 00
Cressy et Picton	B. Smith	do	19	2	12 do	95 00
Crinan et Wardsville	D. McIntyre	do	7 1/2	1	12 do	50 00
Croton et Florence	G. P. Kerby	do	4	2	12 do	50 00
Cruikshank et Owen Sound	C. Parfoot	Facultatif	6	1	12 do	30 00
Crumlin et London	R. Delaney	do	5 1/2	2	12 do	60 00
Crysler et Morewood	G. Price	A chev. ou en voit.	7	3	12 do	85 00
Crysler et Wales	S. Johnson	En voiture	23	3	12 do	359 32
Cumberland et Quai de Buckingham	W. D. Walker	Enchal. ou canot.	1	12	Saison 1871.	50 00
Cumberland et Russell	T. Argue	A chev. ou en voit.	21	3	12 mois	275 60

ETAT NO. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
				N ^o de voyages par semaine.		
Cushing et Petit Rideau	J. Little	Facultatif	33	3	Saison, 1871	\$ 51 cts.
Dacre et Griffith	W. H. Adams	do	20	1	3 mois	39 00
do do	J. Mills	do	20	2	9 do	195 00
Dacre et Matawatchewan	J. McGregor	A chev. ou en voit.	30	1	3 do	39 00
Dacre et Renfrew	W. Halpenny	do	14	3	12 do	190 00
Dacre et Vanbrugh	M. Quin	do	16	3	12 do	200 00
Daillebout et Joliette	P. Riberdy	En voiture	14	3	12 do	160 00
Daillebout et Ste. Beatrice	G. Lenire	do	9	2	12 do	72 00
Dalesville et Lachute	P. McArthur	A chev. ou en voit.	6	2	12 do	40 00
Dalkeith et Vankleek Hill	W. Robertson	do	7 $\frac{3}{4}$	3	12 do	90 00
Dalston et Drury	W. Gray	do	5 $\frac{1}{2}$	2	11 do	67 21
Dalston et Orillia	J. Millard	do	18	3	8 do	192 00
Danforth et chemin de Kingston	W. P. Kirk	A pied	1	3	6 do	31 20
Danville et Kingsay Falls	S. Leith	A chev. ou en voit.	7	2	12 do	70 00
Danville et St. George de Wind- sor	J. E. Benoît	do	10	2	12 do	62 48
Danville et St. Patrick's Hill	V. Colclough	En voiture	8	3	12 do	100 00
Danville, Ham Sud et Wotton	F. Turcotte	A chev. ou en voit.	24	1 et 3	12 do	300 00
Dashwood et Exeter	Wm. Reynolds	En voiture	84	3	4 do	30 67
Davisville et Toronto	J. T. Hogg	do			Voy. spécial.	1 00
Deerlock et Maberly	J. Warren	A chev. ou en voit.	12	1	12 do	52 00
Delaware et London	C. Allen	En voiture	12	3	12 do	100 00
Delaware et Mount Brydges	H. Graham	Tel que requis	3	6	12 do	114 00
Deihi et Roson	J. Wilbur	A chev. ou en voit.	6 $\frac{3}{4}$	3	12 do	135 00
Delta et Morton	W. Kelly	do	12	3	12 do	135 00
Demorestville et Gilbert's Mills	J. D. Gilbert	do	9 $\frac{1}{2}$	2	12 do	80 00
Demorestville et Peterson's Ferry	E. R. Nixon	do	10	6	12 do	200 00
Devison's Mill's et Richmond	J. R. Devison	do	7	1	12 do	50 00
Deniston et Glendower	R. Howes	Facultatif	3	2	12 do	35 00
Desert Lake et Loughboro'	J. M. Snook	do	11	1	7 do	34 41
Dewittville et Six Mile Cross	J. Anderson	A chev. ou en voit.	4	2	12 do	40 00
Dexter et Port Stanley	C. Ead	Facultatif	5 $\frac{1}{2}$	2	12 do	75 00
Diamond et Kimbura	R. Walker	A chev. ou en voit.	4	2	12 do	50 00
Dingle et Ethel	A. Lees	Facultatif	10	2	12 do	75 00
Dion's et Ste. Dorothée	E. Charron	do	2	3	12 do	32 00
Dixon's Corners et Dundela	J. B. Tuttle	do	4	2	12 do	30 00
Dixon's Corners et New Ross	T. Currie	do	6	1	12 do	30 00
Dobbinton et Invermay	W. Dobbin	A chev. ou en voit.	6	1	12 do	49 00
Domaine de Gentilly et Gentilly	D. Poisson	En voiture	9	2	12 do	50 00
Don et Toronto	J. Hogg	A chev. ou en voit.	8	2	12 do	80 00
Donegal et Hammond	J. Hammond	Facultatif	31	2	12 do	50 00
Donegal et Newry	C. Mason	do	3	3	12 do	80 00
Dorchester station de, et Gladstone	L. McMurray	do	6	2	12 do	48 00
Dornoch et Thamesford	J. McLeod	do	22	3	12 (m. l'am.)	218 60
Douglas et Eganville	J. Quealy	A chev. ou en voit.	10	6	12 mois	238 00
Douglas et Renfrew	A. Jamieson	Facultatif	17	6	12 do	360 00
Downsville et Omemeé	M. O'Neill	A chev. ou en voit.	5 $\frac{1}{2}$	3	12 do	97 00
Drayton et Hollen	T. Munnell	Facultatif	5	6	4 do	51 02
Drumore et Mount Forest	R. Doyle	A chev. ou en voit.	15	2 et 3	12 do	135 00
Drumbo et Warrington	T. Pasmore	En voiture	9	6	12 do	160 00
Drummondville et La Baie	L. Cusson	A chev. ou en voit.	24	3	12 do	239 00
Drummondville et Melbourne	T. Skillen	do	24	6	12 do	393 00
Drummondville et St. Germain de Grantham	L. A. Bernard	En voiture	44	1	3 do	6 50
do do do	G. Lamoche	do	4 $\frac{1}{2}$	6	9 do	105 60
Drummondville et St. Guillaume	P. Lamoche	do	15	2	3 do	23 75
Drummondville et Oakville Trafalgar	W. Martin	Facultatif	6 et 4	3 et 6	12 do	160 00
Drummondville et Linton	S. Davidson	do	-10	6	4 do	78 28

ETAT NO. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Duart et Highgate	D. Teetzel	Facultatif	4	3	12 mois	8 cis.
Dufferin et Ononda	D. Cossar	do	5	2	12 do	65 00
Dunany et Lachute	Smith	A chev. ou en voit.	8	2	12 do	75 00
Dunany et Str. wsbury	J. Chambers	do	6	2	12 do	52 00
Dunbar et Grantley	A. Drummond	Facultatif	5½	2	12 do	50 00
Duncan et Heathcote	A. C. McRae	do	5	1	12 do	39 00
Dundalk et Ronaldsay	J. McArdle	A chev. ou en voit.	10	2	3 do	48 00
Dundalk et Ventry	C. Johnson	do	6½	1	10 do	29 00
Dundas et Lynden	J. E. Orr				Voyag. sp. c.	1 50
Dundas et Mill Grove	R. Halladay	Facultatif	5½	2	12 mois	75 00
Dundas et Sheffield	E. Moore	En voiture	14	6	12 do	380 00
Dundee et Huntingdon	J. Ford	do	22	3	12 do	320 00
Dunham et Dunham Est	L. Call	do	4½	2	12 do	50 00
Dunham et Station de Stanbridge.	L. Shufelt	do	13	6	12 do	165 00
Dunnville et Port Dover	L. B. Folinsbee	do	35	6	12 do	950 00
Dunnville et Port Maitland	T. Siddall	do	7	6	12 do	184 00
Dunrobin, March et March Sud	T. Smith	do	6&			
Dunsford et Lindsay	H. Ireton	A chev. ou en voit.	18	3	3 do	30 00
Dunsmine et Lucknow	D. Murray	Facultatif	10	3	12 do	149 00
Durham et Fergus	S. V. Coulson, Ex.	En voiture	6½	1	1 do	2 16
Durham et Mount Forest	S. V. Coulson, Ex.	do	43	6	8½ do	481 88
Durham et Traveston	T. Travers	A chev. ou en voit.	16	6	2½ do	58 01
Durham et Walkerton	C. Cameron	En voiture	14½	2	12 do	145 00
Eardley et Onslow	W. H. McLean	A chev. ou en voit.	17	6	12 do	294 50
Est Arthabaska, Larochelle et Stanfield	P. Juneau	Facultatif	9	2	7½ do	75 00
Est Bolton et Bolton Sud	J. McManus	A chev. ou en voit.	12	3	12 do	160 00
Est Clifton et Sawyerville	H. E. Cairns	En voiture	8	6	1 9 do	18 75
Est Herford et St. Malo	M. Roy	A chev. ou en voit.	12	1	3 do	13 00
Est Magdala et Lyster	W. J. Smyth	En voiture	8	1	12 do	30 00
Est Templeton et Perkins	J. Freney	A chev. ou en voit.	9	2	12 do	34 00
Est Templeton et Quai	E. Mason	Facultatif	1	6	Saison 1871	45 00
Edgar et Hawkstone	Wm Hodges	do	27	3	4 mois	73 36
Edgar et Steel	J. Steel	do	4½	2	8 do	34 50
Edmonton et Maxfield	W. Knox	Tel que requis	3	3	12 do	40 00
Edmondston et Rivière du Loup	J. R. Tupper	En voiture	79	6	12 do	4740 00
Eganville et Pembroke	D. King	A chev. ou en voit.	20	2	12 do	189 60
Egerton et Mount Forest	J. Hunter	do	16	1	12 do	84 60
Eider et Rosemont	C. Conn	Facultatif	6	2	12 do	83 00
Elgin et Philippsville	J. C. Mitchell	En voiture	5	6	12 do	149 00
Elizabethville et Port Hope	J. Harcourt	A chev. ou en voit.	15½	3	9 do	170 42
Ellengowan et Vesta	A. McWilliams	do	4	2	12 do	40 00
Elmira et Flora	J. Devitt	do	4	1	12 do	34 00
Elmvale et ch. de Pénétanguishens	W. Harvey	do	5	2	12 do	65 00
Elora et Harriston	R. Dally	En voiture	31	6	4 do	139 43
Elora et Hollen	R. Dally	do	25	6	8 do	335 23
Elora et Pentland	D. Cornish	A chev. ou en voit.	5	2	12 do	40 00
Elora et Salem	J. K. Wissler	Facultatif	1	6	3¾ do	9 21
Elora et Walkerton	J. P. Coulson	En voiture	52	6	8 do	469 58
Elsinore et Skipness	J. Wright	Facultatif	5	1	3 do	8 87
do do	P. Johnson	do	5½	1	9 do	26 61
Embrun et Grant	J. Edmonstone	A chev. ou en voit.	8	1	12 do	40 00
Embrun et Russel	J. Clement	Facultatif	5	2	12 do	50 00
Enfield et Oshawa.	J. Hymers	En voiture	12	2	3 do	26 00
do do	Wm. Martyn	do	14	2	9 do	90 99
Enniskillen et Haydon	T. Shaw	A chev. ou en voit.	1	6	12 do	135 00
Ennismore et Frankhill	T. Frank	do	6	1	3 do	8 75

ETAT NO. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
				No. de voyages par semaine		
Erbsville et Waterloo	J. S. Erb	A chev. ou en voit.	5	1	12 mois	\$ 45 00
Erie et Jarvis	R. McBurney	Facultatif	5	2	12 do	60 00
Erie et Guelph	J. Crozier	En voiture	26	3	12 do	270 00
Erimsville et Napanee	W. Grange	A chev. ou en voit.	25	2	12 (m. l'am.)	218 00
Escomiac et Shoalbred	J. Dalton	En voiture	15	1	3 mois	14 75
Eugenia et Flesherton	G. Park	A chev. ou en voit.	5	1	12 do	26 00
Evelyn et Thorndale	G. Henshaw	do	5	1	12 do	52 00
Everett et Essex Ouest	J. Fisher	do	3½	6	12 do	109 00
Exeter et Farquhar	S. Pollon	Facultatif	7½	2	12 do	68 00
Exeter et Lumley	W. Dimin	do	7	1	12 do	38 00
Exeter et St. Marys	C. Willis	do	29	3	12 do	295 00
Exeter et Sarepta	W. Reynolds	En voiture	7	2	8 do	34 66
Fafard et St. Sylvestre Est.	G. McUrea	A chev. ou en voit.	8	1	12 do	30 00
Fairview et Stratford	E. Forrest	Facultatif	9	2	12 do	100 00
Falkenburg et Port Carling	E. H. Johnson	do	16	3	2½ do	31 50
Falkenburg et Raymond	A. Sufferin	do	7	2	7½ do	61 34
Falkenburg et Ufford	W. F. Morley	do	10	1	12 do	25 72
Farmersville et Plum Hollow	V. W. O. Sherman	A chev. ou en voit.	6	2	12 do	63 75
Farran Point et Woodlawn etc.	C. C. Farran	do	6	6	3et3 do	90 00
Father Pt (L'Isle-aux-Pères) et Rimou.	P. Rouleau	En voiture	6	1	3 req. Saison 1871	84 00
do et bateau-à-vapour.	D. Lawson	En chaloupe	½	3	do do do	50 00
Fenaghvale et Riceville	C. Gates	Facultatif	8	3	12 mois	84 48
Feneion Falls et Lindsay	H. Workman	A chev. ou en voit.	32	6	12 do	416 66
Feneion Falls et Norland	W. Perkins	Facultatif	19	3	12 do	198 00
Fergus et Garafraxa	C. Sargent	A chev. ou en voit.	8	6	12 do	347 00
Fergus et Mimosa	J. Gerrie	do	16	2	12 do	140 00
Fergus et Owen Sound	S. V. Coulson, Ex.	En diligence	77	6	8½ do	1206 65
Fergus-on's Falls et Perth	R. Scott	Facultatif	17	3	12 do	258 00
Fermoy et Westport	T. W. Wait	A chev. ou en voit.	8	1et2	12 do	64 16
Feversham et Maxwell	A. Fisher	do	4	6	12 do	85 00
Fingal et Magdala Ouest	D. Turner	Facultatif	7	2	12 do	52 00
Fisherville et Selkirk	J. Melanbacher	do	5	2	12 do	38 00
Fitzroy, havre de, Kilmaurs	W. Munro	do	5	2	12 do	48 00
Flesherton et Markdale	C. Reynolds	A chev. ou en voit.	6	4	12 do	115 00
Flesherton et Meaford	J. Benson	do	27	2	12 do	270 00
Flesherton et Ulyatt	D. McMullin	do	7½	2	6 do	37 50
Flesherton et Vandeleur	T. Gilbert	do	6½	2	6 do	25 00
Florence et Newbury	T. Bobier	Facultatif	18	6	9 do	280 86
Florence et Ruthersford	J. Johnson	do	6	1	12 do	40 00
Fontenoy et Melbourne	R. Fraser	En voiture	5	2	12 do	48 00
Font Hill et St. Jean	J. Harper	Facultatif	4	2	12 do	45 00
Fordyce et Ste. Hélène	W. Farquharson	do	5½	1	12 do	40 00
Forest et Hillsboro'	J. Hill et W. Yates	En voiture	5	3	12 do	88 00
Forester's Falls et Osceola	W. McLaren	A chev. ou en voit.	12	3	9 do	162 00
Forfar et Harlem	R. Hales	Facultatif	8	6	12 do	156 00
Fort Coulonge et Hargrave	J. McMillan	En voiture	16	3	6 do	145 00
Fort Coulonge et Portage du Fort	J. Scott	A chev. ou en voit.	24	3	6 do	180 00
Fort Coulonge et Waltham	J. Landon	do	13	2	4 do	60 00
Fox River et Grande Grève	C. Pacquet	Facultatif	23	2	12 do	150 00
Fox River et Ste. Anne des Monts	J. B. Sassville	A pied ou à chev.	107	1	12 do	560 00
Frampton et Pont Ste. Claire	M. A. Lamontagne	En voiture	18	6	9 do	373 50
do do	J. Devereux	do	18	6	3 do	100 00
Frankford et Stockdale	D. Bull	do	2	3	12 do	36 00
Frankford et Trenton	W. Kinny	do	8	6	12 do	184 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
			Distances en milles.	No. de voyages par semaine		
Franklin et Mount Horeb	W. Reynolds	En voiture	6	2	12 mois	\$ 56 25
Franklin Centre et Hemmingford	J. Scriver (Proc.)	do	16	6	12 do ..	375 00
Franklin Centre et Huntingdon	W. Sbirriff	do	19	6	12 do ..	449 52
Franklin Centre et Starnesboro'	C. Meunier	Facultatif	2	6	12 do ..	64 00
Frankville et station de Irish Creek	S. Holras	En voiture	11	6	3 et arréra.	58 75
do do	J. Church	do	11	6	9 mois	146 25
Freleton et Mountsberg	J. N. Paine	A chev. ou en voit.	3½	3	12 do ..	80 00
Freightsburg, station de St. Armand et Sweetsburg	C. P. McKenny	Voiture	10 et			
			24	6	12 do ..	690 00
Frome et St. Thomas	J. Cole	Tel que requis	7½	3	12 do ..	100 00
Fulford et Waterloo, Québec	G. England	En voiture	4	2	12 do ..	40 00
Fullarton et Mitchell	J. Woodley	A chev. ou en voit.	6	6	12 do ..	140 00
Galt et station de Paris	J. Robinson	En voiture	21	6	3 do ..	160 00
Galt et Puslinch	A. Bannatyne	do	14	2	12 do ..	130 00
Gananoque et Willetsholme	D. Root	A chev. ou en voit.	14	2	12 do ..	127 00
Garafraxa et Tarbert	W. Conner	do	19½	2	12 do ..	175 00
Garden Hill et Port Hope	J. Harcourt	do	12½	3	3 do ..	45 83
Garden Island et Kingston	J. Donnelly	En chal. ou sleigh.	2	6	12 do ..	100 00
Garthby et Lac Weedon	F. Briere	En voiture	6	1	12 do ..	32 00
Garthby et Ham Nord	E. Grenier	A chev. ou en voit.	13	1	12 do ..	50 00
Garthby et Stornoway	E. Grenier	do	16	1	12 do ..	80 00
Gaspé, Bassin de, et Grande-Grève	J. Savidant	Facultatif	15	2 et 3	12 do ..	219 99
Gaspé, Bassin de, et Percé	M. Kennedy	En voiture	36	3	12 do ..	796 00
Gaspé, Bassin de, et bat. à vapeur	J. J. Kavanagh	Facultatif	160	tel q.		
			vgs.	req.	3 do ..	20 00
Genoa et Lachute	J. Gordon	En voiture	5	2	3 do ..	10 00
Genoa et St. Hermas	J. Gordon	do	3½	2	3 do ..	10 00
Georgetown et Milton	C. H. Thompson	do	13	6	12 do ..	290 00
Georgetown et Reading	W. Willis	do	22	6	12 do ..	234 00
Georgetown et Salmonville	J. Stringer	do	6	6	12 do ..	129 00
Georgeville et Kuowiton Landing	G. W. Fogg	do	3	6	12 do ..	156 00
Georgeville et Pointe Magoon	A. Magoon	A chev. ou en voit.	5½	2	12 do ..	82 00
Georgeville et Smith's Mills	J. F. Eulock	En voiture	10½	6	6 do ..	175 00
do do	W. Paige	do	10½	6	6 do ..	149 50
Georgia et Vachill	J. Sheppard	A chev. ou en voit.	3	2	12 do ..	52 00
Glamis, Pinkerton et chemin Elora	W. Gorman	do	9½	6	12 do ..	255 00
Glanmire et Millbridge	S. Armstrong	do	7	1	5 do ..	13 33
Glanworth et Killrby	J. Hicks	Facultatif	5	2	5 do ..	16 67
Glascott et Latona	R. English	A chev. ou en voit.	7	2	12 do ..	77 70
Glenallan et Listowel	G. Zilliox	Facultatif	20	3	12 do ..	375 00
Glencairn et New Lowell	J. McBride	do	5	3	12 do ..	80 00
Glencoe et Kilmartin	D. McKellar	Tel que requis	4½	2	12 do ..	50 00
Glencoe et Strathburn	J. Smith	do	2½	3	12 do ..	60 00
Glen-Huron et Ough's Tavern	H. M. Frames	Facultatif	1	3	12 do ..	30 00
Glenneyer et Guysborough	G. E. Meyer	Tel que requis	3½	2	12 do ..	45 00
Glen Tay et Perth	J. Hargrave	A chev. ou en voit.	4	6	12 do ..	150 00
Goderich et Kincardine	A. M. Polley	En voiture	38	6	12 do ..	975 00
Goderich et Lucknow	P. G. White	do	23	6	12 do ..	350 00
Goodwood et Stoffville	M. Flint	A chev. ou en voit.	8½	3	6 do ..	65 00
Gormley et Richmond Hill	A. Wideman	do	13	2	7 do ..	93 33
Gormley et Unionville	W. White	do	23	3	6 do ..	150 00
Gosport et Napanee	J. Huyck	do	13	1	12 do ..	60 00
Gowanstown et Lisadel	J. Kerr	Facultatif	15	3	12 do ..	150 00
Grafton et Vernonville	G. Johnston	A chev. ou en voit.	14	2	12 do ..	123 00
Grafton et Wicklow	C. E. Ewing	do	23	3	12 do ..	65 00

ETAT NO. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
			Distance	No. de voyages par semaine.		
Granby et Roxton Falls	A. Desautels	En voiture	16	2	12 mois	\$ 235 00
Granby et St. Pie	L. Ravenelle, Pr.	do	15	6	12 do	295 00
Granby et Savage's Mills	J. Wilkins	do	10	2	12 do	75 00
Granby et Sweetsburg	A. Pickle	do	19½	3	6 do	84 00
Grande Baie et Quai	W. Leveque	Facultatif	3	1	telq. req. Sais. 71.	31 50
Granton et Whalen	J. H. Wilson	do	5	2	12 mois	35 00
Grass Pond et Knowlton	P. Baron	A chev. ou en voit.	5	2	12 do	80 00
Gravel Hill et Monckland	J. Crawford	do	5	2	12 do	50 00
Greenbank et station Wick	I. Cragg	do	6	6	3 do	50 00
Green River et St. Antonin	F. Queon	Facultatif	3	2	12 do	20 00
Green River et Viger	T. O. Michaud	A chev. ou en voit.	11	2	12 do	72 00
Green River et chemin de Whithy	B. Doten	Facultatif	1½	6	3 do	10 00
do do	J. Windsor	do	1½	6	9 do	37 50
Grenville et Harrington	D. B. Campbell	A chev. ou en voit.	16	1	12 do	80 00
Greenville et Pointe au Chêne	A. Cameron	Facultatif	9	2	8½ do	67 00
Grenville et Quai	E. Pridham	do	1	12	Saison 1871.	30 00
Griffith et Matawatchesan	J. McGregor	do	16	1	9 mois	30 00
Grimsby et Port Weiland	J. L. Becker	En voiture	17	6	12 do	649 00
Guelph et Hamilton	S. V. Coulson, Ex.	do	32½	6	12 do	761 00
Guelph et Ponsobny	J. Bunyan	do	20	3	12 do	272 00
Guelph et Wellington Square	R. Johnston	do	37	6	12 do	1,197 30
Guy'sboro' et Straffordville	R. S. Hobbs	A chev. ou en voit.	4	3	12 do	78 00
Hagersville et Springvale	J. Anderson	Facultatif	4	2	12 do	50 00
Hamburton et Minden	S. Thompson	do	19	3	12 do	223 00
Halierton et Hemmingford	A. McCrea	En voiture	4½	2	12 do	35 00
Hall's Bridge et Lakehurst	J. Taylor	Facultatif	7	1	12 do	43 00
Hall's Bridge et Douro Nord	do	A chev. ou en voit.	12	2	12 do	130 00
Hamilton et Milton	C. Rasberry	En voiture	28	6	12 do	745 00
Hamilton et Port Dover	D. Almas	do	37½	6	12 do	325 00
Hamilton et Stony Creek	J. Eden	do	7	6	12 do	185 00
Hamlet et Perth	M. Stanley	A chev. ou en voit.	9	2	12 do	80 00
Hampton et Solina	P. Allen	do	2½	3	12 do	30 00
Harcourt et Renfrew	A. R. Hutton	do	9	1	12 do	60 00
Hargrave et Portage au Port	E. Murphy	do	7	3	6 9 do	160 00
Hariove et chemin Addington	G. Bishop	do	4	1	12 do	20 00
Harold et Wellman's Corners	G. Emey	Facultatif	4	2	12 do	50 00
Harrington et Lakeside	D. McMillan	do	4½	3	12 do	65 00
Harrisburg et St. George, etc.	J. Galloway	En voiture	11	Get 3	9 do	1-7 50
do do	C. Van Evey	do	11	Get 3	3 do	83 25
Harriston et Listowel	S. Davidson	A chev. ou en voit.	16	3	8 do	163 47
Harriston et Mount Forest	J. Conkin	do	10	3	8 ms. 3 jours	131 41
do do	S. V. Coulson	do	10	6	3ms. 28 jrs.	97 82
Harriston et Walkerton	do	En diligence	23	6	21 jours	17 58
Harriston et Wroster	C. Haskin	A chev. ou en voit.	16	6	6 mois	125 00
do do	J. McLaughlin	do	16	6	6 do	125 00
Harrowsmith et Kingston	E. Shabley	En voiture	16	6	12 do	186 00
Harrowsmith, Mountain Grove et Parham	W. H. Kennedy	A chev. ou en voit.	32 et	22	1 et 12 do	250 00
Hartford et Waterford	L. P. Furrel	do	9	3	12 do	116 00
Hartley et Woodville	T. Morison	do	7	1	12 do	32 00
Hartman et Vivian	W. Terry	do	2½	3	12 do	52 00
Harwich et Thamesville	D. J. Hutchison	Facultatif	9½	2	12 do	104 00
Hatley et station de chemin de fer de Massawippi Valley	D. H. Pope	En voiture	3½	6	4½ do	52 50
Hawkesbury et quai de Grenville	A. Bergeron	Facultatif	2	6	2½ do	51 00
do do	T. Kelly	do	2	6	5½ do	83 85
Hawkstone et Rugby	W. Hodges	A chev. ou en voit.	6	3	8 do	60 40
Hawkstone et Quai	J. Houston	A pied	1	6	Saison 1871.	22 50

ÉTAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant
						\$ cts.
Hawksville et Listowel.....	H. Markle....	En voiture.....	22	3	12 mois.....	400 00
Haysville et New Hamburg.....	J. Hays.....	A chev. ou en voit.	3	6	12 do	124 60
Hazledean et Stittsville.....	H. Alexander	do	33	2	8 do	25 33
do	J. Young	do	33	3	7 do	43 75
Heckstone et Kemptville.....	J. Dickinson	do	12	3	12 do	139 00
Hemison et St. Malachie.....	R. Bernard	do	2	6	12 do	52 00
Hemison et Standon.....	J. Nicholson	do	10	2	12 do	71 40
Hemmingford et Roxham.....	T. Wallis	En voiture.....	5	2	12 do	35 00
Henry et L'Original.....	C. Flynn.....	A chev. ou en voit.	4	3	12 do	52 00
Henrysburg et Lacolle.....	W. Cockerline.....	En voiture.....	5	2	12 do	48 00
Herbert et Mansonville Potton.....	M. Geer	Facultatif.....	5	2	12 do	48 00
Hereford et Sawyerville.....	J. Cairns	A chev. ou en voit.	30	1	12 do	115 00
Hereford et Canaan, E. U.....	A. H. Workman.....	En voiture.....	3	1	15 do	9 40
Hiawatha et Keene.....	H. Keut	Facultatif.....	6	1	12 do	40 00
Highfield et Malton.....	I. Sanders.....	A chev. ou en voit.	3	2	12 do	47 00
Hillier et Rosehall.....	I. G. Ferguson.....	do	2	2	12 do	30 00
Hilton et Ongley.....	P. H. Maybee	do	4	1	3 do	5 00
do	A. H. Smith	do	4	1	3 do	7 50
Hoasic et Morrisburg.....	J. J. Baker	do	8	2	12 do	52 00
Hoath Head et Owen Sound.....	R. Hoath	do	8	1	12 do	52 00
Hockley et Lorette.....	W. Farley	do	6	1	8 do	16 66
Holyrood et Lisburn.....	D. McLeod	do	22	2	12 do	95 00
Honeywood et Singhampton.....	J. Richards	do	12	2	3 do	25 00
Horning's Mills et Shelburne.....	J. Airth	do	6	1 et 2	12 do	45 00
Horning's Mills et Singhampton.....	J. Richards	do	17	2	9 do	97 50
Howe Island et Pitt's Ferry.....	T. Thompson.....	Facultatif.....	5	1	12 do	43 00
Hudson et Quai.....	D. Reoy	do	6	6	Saison 1871.	10 00
Humber, Tormore et Weston.....	W. W. Scott.....	A chev. ou en voit.	9 et 8	3 et 6	5 ms. 23 jours	174 56
Humberstone et Port Colborne.....	J. Thompson.....	do	1	6	12 mois.....	100 00
Hunsdon et Tottenham.....	J. T. Coope.....	do	10	3	12 do	96 98
Hunsdon B. P., ancienne place du bureau.....	H. Fry	do	1	3	1 mo. 8 jours	2 12
Hunterstown et Rivière du Loup.....	F. Lemay.....	En voiture.....	17	6	12 mois.....	325 00
Huntingdon, La Guerre et St. Anicet.....	P. W. Higgins	do	18	3	12 do	174 00
Huntingville et Lennoxville.....	J. R. May	Facultatif.....	2	6	12 do	75 00
Huntsville et Utterson.....	G. Hunt	do	12	1	12 do	78 00
Huston et Treacastle.....	D. Callaway	A chev. ou en voit.	4	6	3 ms. 23 jours	45 63
Ingersoll et Port Burwell.....	J. Colridge	En voiture.....	32	6	6 mois.....	242 50
do	A. McKay	do	32	6	6 do	242 50
Ingersoll et Thamesford.....	J. Lee	A chev. ou en voit.	5	6	12 do	190 00
Inkerman et Iroquois.....	M. Ault	En voiture.....	21	3 et 6	12 do	337 50
Innerkip et Woodstock.....	W. C. Brown	Tel que requis.....	8	3	3 do	23 75
do	A. Z. Brown	do	8	6	9 do	162 00
Innisfil et Lefroy.....	T. L. L. Lewis	A chev. ou en voit.	8	6	12 do	273 00
Inverary et Kingston.....	G. Campbell	do	12	3	12 (m. l'am.)	1 80
Inverary et Lac Opinicon.....	B. T. Davidson.....	Facultatif.....	14	2	12 do	98 00
Inverhuron et Tiverton.....	A. McDougall.....	A chev. ou en voit.	3	3	12 mois.....	70 00
Inverness et Leeds.....	H. McCutcheon.....	En voiture.....	12	3	12 do	158 18
Inverness et New Ireland.....	I. B. Hall	do	17	6	12 do	240 00
Inverness et Ste. Julie de Somerset.....	D. McKinnon.....	do	9	6	12 do	124 00
Iona et Morpeth.....	T. Luton	A chev. ou en voit.	30	6	12 do	950 00
Iona et St. Thomas.....	J. Decow	En voiture.....	13	6	12 do	480 00
Iron Hill et Sweetsburg.....	W. Moffatt.....	do	8	2	12 do	36 00
Ile aux Coudres et Baie St. Paul.....	A. Dufour	En chal. ou voit.	12	1	12 do	120 00
Ile aux Grues et Montmagny.....	L. Lebel	do	6	1	12 do	100 00
Ile Ferrot et Ste. Anne.....	T. B. Ricard.....	A chev. ou en voit.	7	3	12 do	60 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport de malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
				No. de voyages par semaine.		
						\$ cts.
Isle Verte et St. Eloi.....	C. Thériault	do	8	3	12 do	100 00
Jersey et Marlow	M. Cahill	do	13	3	12 do	230 56
Jersey et St. François, Beauce	do	do	13½	6	12 do	290 00
Jerseyville et Lynden	M. C. Hendershot	Facultatif	4	3	9 do	75 00
do	C. Vansickle	do	4	3	3 do	25 00
Johnson et Leith	D. Butchart	do	7½	3	4 do	28 57
Johnson et Owen Sound	W. Buzza	do	15	3	Saison 1870	150 00
do	D. Butchart	do	15	3	7 mois	131 25
Joliette et L'Assomption	A. Fontaine	do	18	6	12 do	400 00
Joliette et Rawdon	P. O. Morin	En voiture	18	6	3 do	90 00
Joliette et Ste. Elizabeth	J. Desilets	Facultatif	10	6	12 do	224 50
Jordan et Pelham Union	J. J. Pradt	do	4	2	8 do	28 00
Jura et station de Widder	J. McCordie	En voiture	7	2	12 do	72 00
Kamouraska et St. Paschal	T. Ward	do	4½	12	12 do	152 00
Katevale et Hatley Nord	F. Lagorgondière	A chev. ou en voit.	4½	2	12 do	42 00
Kazubazua et Lac à la Loure	H. Heeney	do	25	1	12 do	100 00
Keene et Norwood	R. Richardson	En voiture	18	3	12 do	279 00
Keene et Peterboro'	J. McLachlan	do	12	6	12 do	340 00
Keith et Wallaceburg	W. Judson	Facultatif	5	2	12 do	80 00
Kelso et Rivière à la Truite	P. McFarlane	do	2½	3	12 do	44 00
Kemble et Owen Sound	G. Taylor	do	12	2	9 do	83 75
Kemptville et Merrickville	P. Dowdall	En voiture	18	6	6 do	148 50
do	G. A. Leslie	do	18	6	6 do	237 50
Kenilworth et Petherton	T. Punston	Facultatif	3	6	3½ do	45 00
Kenilworth et Riverstown	I. Hunter	do	3	6	3½ do	45 00
Kerrwood et Napier	J. Irving	do	6	6	12 do	134 00
Keswick et Pointe Roach	R. McCordick	do	3	6	12 do	100 00
Kildare et St. Alphonse	A. Basinais	En voiture	12	3	12 do	119 60
Kilkenny et Smith's	F. O. Poitras	do	3	2	12 do	36 00
Kilmarnock et Smith's Falls	J. Swan	A chev. ou en voit.	8½	2	3 do	20 80
do	J. Corbett	do	8½	2	9 do	63 75
Kilsyth et Peabody	T. Sloan	do	15	2	6 do	75 00
do	J. M. Iburn	do	15	2	6 do	75 00
Kincardine et Lorne	G. Bisset	do	5	2	9½ do	38 00
Kincardine et Saugeen	A. M. Polley	do	28	6	12 do	700 00
Kincardine et Walkerton	Elridge et Coulson	do	28	6	6 do	245 50
do	S. V. Coulson, Ex.	do	28	6	6 do	245 50
King et Nobleton	J. Weller	do	7	6	12 do	220 00
King et Oak Ridges	E. Curtis	do	8½	6	3 do	75 00
do	W. Conner	do	8½	6	9 do	198 75
Kinglake et Vienna	J. Featherston	Facultatif	6	2	12 do	42 00
Kingsbury et Melbourne	G. Williamson	En voiture	6	2	12 do	50 00
Kingsford et Lonsdale	R. Carter	Facultatif	2	3	5 do	12 50
Kingston et Loughboro'	H. Dean	En voiture	17	6	12 do	200 00
Kingston et les terrains de l'Exhibition Provinciale	G. G. Meagher	do	1½	4	Voyages spéc.	5 00
Kingston et Morton	W. Copeland	do	23	3	12 mois	394 00
Kingston et Newburgh	H. Finkle	do	22	6	12 do	300 00
Kingston et Picton	W. Aylsworth	do	40	6	12 do	1,325 00
Kingston et Port-mouth	W. Wilson	A chev. ou en voit.	2	6	12 do	100 00
Kingston et Cap Vincent, E. U.	C. Hinckley	En voiture	11	6 et 12	Sais. '71-'72	150 00
Kingsville et Oxley	A. Wigle	Facultatif	10	3	12 mois	165 00
Kinkara et Sebringville	J. Stock	Tel que requis	8	2	12 do	60 00
Kinloss et Lucknow	J. Colclough	En diligence	12	6	12 do	340 00
Kinnaird et Mont Irwin	C. Irwin	Facultatif	8	1	1 do	4 16
Kinnear's Mills et Leeds	H. McCutcheon	En voiture	9	3	12 do	117 00
Kirkfield et Woodville	A. S. Campbell	A chev. ou en voit.	16	3	12 do	186 00
Kirkwall et Rockton	E. Moore	do	15	6	12 do	180 00

ÉTAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Klineburg et Weston.....	N. Robinson.....	En voiture.....	12	6	6 ms. 6 jours	\$ 78 14
Knowlton et Sutton Junction.....	J. McMannis.....	do.....	7	6	3 mois.....	47 50
Knowlton et Sweetsburg.....	A. Pickle.....	do.....	12	6	2 do.....	45 00
Knowlton et Waterloo, etc.....	J. McMannis.....	do.....	39	6	12 do.....	876 31
Knowlton et Farnham Ouest.....	A. Pickle.....	do.....	29	6	7 do.....	379 78
Kossuth et Preston.....	J. D. Groh.....	Facultatif.....	5½	2	12 do.....	64 00
La Baie et Nicolet.....	T. Vigneau.....	En voiture.....	9	6	12 do.....	240 00
La Baie et Sorel.....	D. Guevremont.....	do.....	40½	6	12 do.....	930 00
Labarre et Roberval.....	B. Tremblay.....	A pied.....	33	1	12 do.....	127 24
La Beauce et St. Bernard.....	M. Routier.....	A chev. ou en voit.....	10	1	12 do.....	60 00
La Beauce et St. Elzéar.....	E. Landrit.....	do.....	3	2	12 do.....	35 00
L'Acadie et St. Jacques.....	J. O. Poirier.....	En voiture.....	7	3	12 do.....	80 00
Lachenaie et Terrebonne.....	J. O. Laurier.....	A chev. ou en voit.....	4½	3	12 do.....	40 00
Lachute et Lakefield.....	G. Rogers.....	do.....	9	2	12 do.....	72 80
Lac Masson et New Glasgow.....	F. X. Poitras.....	En voiture.....	21	2	12 do.....	190 00
Lafontaine et Penetanguishene.....	P. Brosseur.....	A chev. ou en voit.....	9	1	12 do.....	30 00
Lac Aylmer et Stornoway.....	G. Champoux.....	do.....	9	1	8 do.....	20 00
Lac Etchemin et Langevin.....	L. Vermette.....	do.....	12	2	12 do.....	115 00
Lac Etchemin et Standon.....	J. Nicholson.....	do.....	15	2	12 do.....	116 00
Lakefield et Mille Isles.....	S. Pollock.....	do.....	7	2	12 do.....	50 00
Lac Mégantic et Stornoway.....	J. MacDonald.....	En voiture.....	15	1et2	12 do.....	70 00
Lac Temiscamingue et Mattawa.....	C. Stuart.....	Facultatif.....	90			
				s.m.	12 do.....	173 33
Lac Weedon et Sherbrooke.....	W. Paige.....	A chev. ou en voit.....	41	3	12 do.....	463 00
L'Amaroux et Thornhill.....	T. Claxton.....	En voiture.....	7	2	6 do.....	35 00
do.....	R. Vanhorn.....	do.....	7	2	6 do.....	35 00
Lambton et Robinson.....	T. Leonard.....	do.....	35	3	12 do.....	649 00
Lambton et St. François.....	N. Gagné.....	do.....	36	3	12 do.....	322 00
Lambton et Valletort.....	E. Côte.....	A chev. ou en voit.....	8	1	9 do.....	17 61
do.....	P. Mercier.....	do.....	8	1	3 do.....	7 00
Lanark et McDonald's Corners.....	J. Henderson.....	do.....	14	3	12 do.....	179 00
Lanark et Middleville.....	J. Affleck.....	do.....	7	1	12 do.....	40 00
Lanark et Perth.....	J. Allan.....	Facultatif.....	13	6	12 do.....	136 00
Lanark et Rosetta.....	R. McFarlane.....	do.....	15	2	12 do.....	112 00
Lancaster et Rivière Raisin.....	W. Gillespie.....	do.....	1	12	3 do.....	39 00
Lancaster et Summerstown.....	A. Ross, Ex.....	A chev. ou en voit.....	6	3	3 do.....	19 50
do.....	W. Gillespie.....	do.....	6	3	9 do.....	58 50
Langside et Lucknow.....	E. Greuell.....	do.....	8½	2	12 do.....	77 00
Langstaff et Thornhill.....	H. Richards.....	Facultatif.....	1½	6	6 do.....	20 00
Langton et Marston.....	W. Mills.....	A chev. ou en voit.....	4½	2	12 do.....	50 00
Lansdown et Mount Webster.....	R. Webster.....	Facultatif.....	7	1	3 do.....	11 25
do.....	J. Webster.....	do.....	7	1	7 do.....	26 25
Lansdown et Warburton.....	J. H. Keating.....	do.....	4½	1	2 do.....	4 62
L'Anse St. Jean et Murray Bay.....	N. Gagnon.....	A pied ou à chev.....	48	s.m.	3 do.....	37 50
do.....	J. Desgagner.....	do.....	48	s.m.	9 do.....	112 50
La Petite Rivière St. François et Baie St. Paul.....	E. Bluteau.....	Facultatif.....	10	3	12 do.....	60 00
La Pigeonnière et St. Edouard.....	C. Ouimet.....	En voiture.....	4	3	7 do.....	35 00
do.....	J. Hamelin.....	do.....	4	6	5 do.....	41 66
Laprairie, St. Philippe et St. Constant.....	A. Lamare.....	do.....	18	3	12 do.....	145 00
La Présentation et St. Hyacinthe.....	A. Millet.....	do.....	6	2	12 do.....	52 00
Largie et Wallacestown.....	A. Leitch.....	Facultatif.....	7	2	6 do.....	24 24
L'Assomption et St. Jacques.....	J. Guilbault.....	En voiture.....	13	3	12 do.....	160 00
L'Assomption et Ste. Julienne.....	J. Renaud.....	do.....	28	3	12 do.....	225 00
Latimer et Wolf's Corners.....	N. Teeple.....	Facultatif.....	1	3	12 do.....	25 00
Lauzon et Lévis.....	H. Martin.....	A chev. ou en voit.....	2	6	12 do.....	100 00
Laval et Québec.....	J. Keough.....	En voiture.....	19	2	3 do.....	50 00
do.....	A. Simons.....	do.....	21	2	9 do.....	141 20
Lévant et Watson's Corners.....	A. Browning.....	A chev. ou en voit.....	13	1	12 do.....	60 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.	
				No. de voyages par semaine.			
Lawrenceville et Stukely Nord	C. Gendron	En voiture	44	3	12 mois	\$ 63 00	
Leamington et Rondeau	C. H. Fox	do	38 $\frac{1}{2}$	3	12 do	490 00	
Leamington et Windsor	G. Wigle	do	38	6	12 do	500 00	
Leavens et Morley	J. Leroux	A chev. ou en voit.	6 $\frac{1}{2}$	1	9 do	43 38	
Leeds et Village de Leeds	H. McCutcheon	do	1	3	6 do	15 00	
Leeds et Broughton Ouest	A. Morissette	Facultatif	13	3	12 do	144 00	
Leinster et Napanee	W. Grange	A chev. ou en voit.	15	2	12 do	137 00	
Leith et Owen Sound	D. Butchart	do	74	25	Voyages.	25 00	
Leith et Quai	J. H. Ross	A pied	4	6	Saison 1871.	25 00	
Lemonville, Kingwood et Stouffville	M. Flint	A chev. ou en voit.	4et2 $\frac{1}{2}$	3et6	6 mois	60 00	
Les Eboulements et Settrington	C. Chouinard	do	8 $\frac{1}{2}$	1	12 do	40 00	
Les Eboulements et Quai	A. Tremblay	do	3	tel q req.	Saison 1871.	43 00	
Les Ecreuils et Pointe aux Trembles	O. Auger	En voiture	6	7	4 $\frac{1}{2}$ mois	58 00	
do do	N. Blais	do	6	7	2 $\frac{1}{2}$ do	35 50	
Les Escoumains et Mille Vaches	R. Morin	A pied ou en chal.	18	s.m.	12 do	75 00	
Les Escoumains et Tadoussac	do	A chev. ou en voit.	27	2	12 do	300 00	
Leskard et Newcastle	T. Douglas	En voiture	10	6	12 do	269 00	
Lévis et New Liverpool	P. Cauchon	do	6	12	12 do	249 60	
Lévis et Québec	H. Martin	Traverse r	1	12	et18	12 do	291 71
Lévis et St. Michel	do	En voiture	15	6	12 do	425 00	
Lévis et bur, succursale sur la côte	F. Bertrand	Facultatif	12	et18	12 do	60 99	
Lévis et Trois-Rivières	E. Tousignant	En voiture	91	3	4 do	393 33	
do do	F. G. Lajoie	do	91	6	8 do	1,656 00	
Limelake et Roblin	J. Jarmin	Facultatif	10	1	12 do	36 00	
Lindsay et Manila	S. Conway	En voiture	14	6	12 do	250 00	
Linton et Lloydtown	R. Lodge	Facultatif	3 $\frac{1}{2}$	3	12 do	69 00	
Linwood et St. Jacob's	J. R. Williams	do	12	6	12 do	393 00	
Lisbon et Wellesley	J. Zoéger	do	2	2	9 do	15 00	
do do	J. Zurkann	do	2	2	3 do	12 50	
L'Islet et St. Cyrille	J. B. Cloutier	Tel que requis	7	2	12 do	72 00	
Listowel et Mitchell	J. Hicks	En voiture	22	6	12 do	275 00	
Listowel et Molesworth	S. Lougheed	Facultatif	11	3	12 do	69 00	
Little Britain, Oakwood, Port Hoover et Valentia	W. A. Silverwood	A chev. ou en voit.	4, 4 et5	6, 3 et3	4 do	79 16	
Little Britain et Valentia	H. W. Sharp	do	5	2	8 do	40 00	
Little Current et Manitowaning	B. MacKay	En chaloupe	22	3par mois	5 do	66 50	
Lochaber, Baie de, et Thurso	A. Campbell	En voiture	5	2	12 do	44 00	
Lochiel et Mongenais	H. R. Macdonald	A chev. ou en voit.	12	2	12 do	100 00	
London et Williams	Wm. Dempster, (Procureur)	En voiture	25	3	12 do	294 00	
Long Island Locks, Manotick et Station Manotick	J. Tyghe	A chev. ou en voit.	2et3 $\frac{1}{2}$	3et6	11 do	114 58	
Longueuil et Montréal	P. Lespérance	Trav. ou en voit.	1	6	12 do	100 00	
Lonsdale et Marysville	J. Schermerhorn	A chev. ou en voit.	4 $\frac{1}{2}$	3	12 do	60 00	
Loretto et Sheldon	W. Tarley	Facultatif	14 $\frac{1}{2}$	2	12 do	124 88	
L'Orignal et Rivière Raisin	D. D. McPhee	do	41	6	12 do	1,200 00	
L'Orignal et Quai	T. W. Lee	do	4	12	Saison 1871.	39 00	
Lotbinière et Rivière au Bois Clair	L. G. Boucher	A chev. ou en voit.	6 $\frac{1}{2}$	2et3	12 mois	55 33	
Loughboro et Wilmur	M. Holden	do	7	2	12 do	52 00	
Low et Venosta	John Macaulay	do	8	1	9 do	39 00	
Lowbanks et Stromness	H. Overholt	Facultatif	6	2	12 do	78 00	

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
				No. de voyages par semaine.		
Luther et Waldemar	S. Stuckey	A chev. ou en voit.	3	2	12 mois	\$ cts. 52 00
Lynedoch et Oakland	R. Power	En voiture	50	6	12 do	735 00
Lynedoch et Silver Hill	H. C. Griffith	Facultatif	4	2	12 do	60 00
Lynville et Simcoe	W. L. Crooker	do	64	2	9 do	60 00
do do	J. W. McNally	do	64	2	3 do	20 00
McDonald's Corners et Lancaster Nord.	A. Leclair	A chev. ou en voit.	3	6	12 do	100 00
McDonald's Corners et St. Raphaël, Ont.	Mary McDonell	do	2	6	12 do	60 00
McDonald's Corners et Vennachar	W. Lock	do	45	1	12 do	300 00
McGillivray et Offa	M. Coates	do	124	2	12 do	69 76
McIntyre et Chemin Gragé	D. Brown	Facultatif	24	3	12 do	49 96
McKellar et Parry Sound	J. Armstrong	do	16	1	12 do	78 00
Maberly et Perth	A. McLaren	A chev. ou en voit.	21	1	12 do	125 00
Maddington et Stanfold	J. Guilmette	En voiture	13	2	12 do	90 00
Madoc et Thanet	E. Cameron	A chev. ou en voit.	31	2	12 do	295 00
Magnetawan et Rosseau	J. Miller	En voiture	33	1	8 do	104 00
Magog et Sherbrooke	W. Paige	do	16	6	3 do	75 00
do do	H. M. Fraser	do	194	6	3 do	100 00
Magog et Waterloo	J. G. Cowie	do	20	6	3 do	87 25
Malakoff et Gower Nord	W. Elliott	Facultatif	4	2	12 do	35 48
Mallorytown et Rockport	E. Natty	A chev. ou en voit.	11	3	12 do	180 00
Malmaison et St. Charles de Stanbridge.	L. C. Gauvin	En voiture	3	3	12 do	50 00
Malone et Marmora	W. Derry	A chev. ou en voit.	13	1et2	12 do	73 66
Malton et Mono Mills	E. Heacock	do	23	6	6½ do	390 21
Malton et Richview	T. Trainor	En voiture	3½	6	12 do	125 12
Malton et Sandhill	E. Heacock	do	12	6	5ms. 23 jours	191 30
Malvern et Norway	S. Thomason	A chev. ou en voit.	10	3	12 mois	210 00
Manchester et Utica	J. Dafoe	do	24	3	6 do	40 00
Manchester et Vallentyne	J. Speiran	do	20	6	9 do	350 00
Mandamin et Oban	W. Canick	Tel que requis	3	3	12 do	64 50
Manilla et Woodville	T. Kinnee	En voiture	8½	6	5 do	114 16
Manotick et station Gloucester	J. Tyghe	A chev. ou en voit.	9	3	1 do	8 33
Mansfield et Mulmur	W. Paisley	do	6	2et3	12 do	75 00
Mansonville—Potton et Potton Ouest	M. L. Elkins	En voiture	5	2	12 do	40 00
Maple et Purpleville	R. Rumble	do	12	3	12 do	125 00
Maple Grove et Sanborn	T. Hurley	A chev. ou en voit.	11½	2	12 do	82 00
Maple Leaf et Sawyerville	W. G. Planche	do	3½	1	12 do	20 00
Mapleton et New Sarum	L. W. Learn	do	4	2et3	12 do	41 16
Maple Valley et Shrigley	G. Sandilands	do	5½	1	9 do	14 79
Marble Rock et station Gananoque	G. Emery	Facultatif	44	2	2 do	7 50
Marbleton et Ham Sud	G. Goodenough	En voiture	10	2	12 do	65 00
March et March Sud	G. W. Monck	A chev. ou en voit.	12	3	8 do	66 66
do do	Thos. Smythe	do	12	3	1 mois	9 16
March et Quai	W. et C. Berry	A pied	1	6	Saison 1871.	5 52
Markham et chemin Kingston	R. H. Crew	En voiture	10	6	6 mois	100 00
Markham et Minesville	H. H. Reid	A chev. ou en voit.	24	3	6 do	20 00
Markham et Thornhill	J. Claxton	En voiture	13	6	6 do	212 50
Markham et Whitby	T. et J. Thornton	do	45	6	6 do	275 00
Marlow et Etats-Unis (Ligne Frontière)	M. Cahill	A chev. ou en voit.	14½	3	12 do	244 00
Marmora et Norwood	S. Ackerman	do	21	3	12 do	220 00
Marmora et Stirling	D. Fitchett	En voiture	16	6	12 do	78 00
Marshville et Wainfleet Centre	T. Buchanan	do	3½	6	12 do	110 00
Martintown et Rivière Raisin	M. McMartin	do	12	6	12 do	222 00
Mary Lake et Uttersop	A. H. Ladell	Facultatif	3	2	6 do	20 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
				No. de voyages par semaine.		
Mascouche et Terrebonne	P. Lauzon	A chev. ou en voit.	71	3	3 do ..	\$ 21 00
do do	L. Boimier	do	72	3	9 do ..	63 00
Masham et Wakefield Nord	E. Trempe	do	11	1	9 do ..	45 00
do do	H. Trempe	do	11	1	3 do ..	15 00
Maskinongé et St. Justin	L. St. Antoine	En voiture	24	3	12 do ..	50 00
Matane et Métis	W. E. Page	do	33	3	12 do ..	360 00
Matane et Ste. Anne des Monts.	F. Bernier	do	57	2	9 do ..	298 11
do do do	F. Perron	do	57	2	3 do ..	112 25
Matapédia et Runnymede	J. Lawlor	Facultatif	6 et			
			12	1	12 do ..	53 33
Matlock Wyoming	J. P. Jarman	do	4	2	12 do ..	40 00
Mattawa et Nipissingan	N. Timmins	A pied et en can.	64	1 et 2		
				par mois	3 do ..	50 00
do do	J. Chapman	do	64	9	do ..	150 00
Mattawa et les Rapides des Joachims	N. Timmins	En canot ou sleigh	55	1	12 do ..	500 00
Maxwell et Wareham	G. Wright	A chev. ou en voit.	5	2	12 do ..	45 00
Maynooth et Thanet	B. Sweet	do	36	1	6 do ..	115 00
do do	L. Payn	do	36	2	6 do ..	200 00
Meaford et Owen Sound	T. Speirs	do	20	3	Saison 1871.	147 00
Meaford et Strathairn	R. Ford	En voiture	8	1	12 mois ..	49 48
Meaford et Walter's Falls	J. H. Delevee	A chev. ou en voit.	14	2	12 do ..	134 00
Meaford et Quai	D. L. Layton	Facultatif	1	12	Saison 1871.	60 00
Medont ^e et chemin Penetanguishene	T. Craig	A chev. ou en voit.	10	2	12 mois ..	104 00
Mekinac et St. Tits	H. Ricard	En voiture	8	1	10 do ..	21 66
Melbourne et Waterloo	E. Lawrence	A chev. ou en voit.	33	3	12 do ..	500 00
Menie et Rylstone	J. Ray	do	9	1	12 do ..	46 00
Merivale et Ottawa	E. B. Hopper	do	8	2	12 do ..	52 00
Merrickville et station de Irish Creek	S. Crozier	En voiture	9	6	12 do ..	200 00
Méthot's Mills et Ste. Agathe	J. Fournier	A chev. ou en voit.	8	2	12 do ..	60 00
Méthot's Mills et St. Flavien	do	do	4	2	12 do ..	45 00
Metis et Rivière du Loup	F. X. Boucher	En voiture	94½	6	3 do ..	687 31
do do	J. B. Martin	do	94½	6	9 do ..	2,376 00
Métis et St. Octave	N. Richard	Facultatif	3	2	12 mois ..	24 72
Michipicotin, Rivière, et Sault Ste. Marie	P. W. Bell	A pied	160	men	3 do ..	135 00
do do do	J. C. Phipps	do	160		Voy. spéc ..	60 00
Milford et Picton	J. Martin	A chev. ou en voit.	10	3	12 mois ..	119 00
Milford et Pointe Traverse	M. Hudgin	do	12	1	12 do ..	52 00
Milbank et Milverton	A. Kirkland	Facultatif	6½	3	9 do ..	82 11
do do	V. Kercher et J. D. Pierson	do	6½	3	3 do ..	27 37
Millbrook et Mount Pleasant	J. Armstrong	A chev. ou en voit.	8	6	12 do ..	263 00
Mille Roches et Moose Creek	M. O. Winters	En voiture	20	2	5 do ..	97 50
do do	J. Cleary	do	20	2	3 do ..	46 25
Miliken et Unionville	W. Gorvett	Facultatif	3	2	12 do ..	50 00
Milton et St. Valérien	L. Lucier	En voiture	7½	2	12 do ..	66 00
Milton et Scotch Block	J. Michie	A chev. ou en voit.	6	3	12 do ..	120 00
Moffatt et Nassagiweya	D. Little	Facultatif	3	2	12 do ..	40 00
Moira et Plainfield	W. H. Deen	A chev. ou en voit.	8	3	12 do ..	90 00
Moneynore et Roslin	J. Harigan	Facultatif	5	1	12 do ..	30 00
Monrenais et Peveril	J. Sicart	Voiture	7½	3	12 do ..	66 00
Monkton et Stowe	R. Ferguson	do	4	2	9 do ..	37 50
do do	J. McNaught	do	4	2	3 do ..	15 00
Mono Mills et station du chemin Mono	J. Mills	Facultatif	9	6	5 ms. 23 jours	143 47
Mono Mills et Crangeville	W. R. Lloyd	A chev. ou en voit.	7	-2	7 mois ..	25 66

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Monte Bello et Quai.....	C. Major.....	Facultatif.....	1	12	Saison 1871.	15 00
Montréal et New Glasgow.....	M. Tindale.....	En voiture.....	36	6	12 mois.....	900 00
Montréal et Pointe St. Charles.....	T. Akin.....	do.....	1 $\frac{1}{2}$	12	12 do.....	125 00
Montréal et St. Eustache.....	J. B. Binette.....	do.....	21	6	3 do.....	187 50
Montréal et St. Jérôme.....	P. Labelle.....	do.....	33	6	12 mois.....	550 00
Montréal et Terrebonne.....	J. O. Villeneuve.....	do.....	18	6	12 do.....	200 00
Montréal et Quai.....	A. Dumaine.....	do.....	1	12	Saison 1871.	95 50
Montrose et Port Robinson.....	W. Smith.....	Tel que requis.....	4 $\frac{1}{2}$	3	9 mois.....	60 00
do.....	O. Clark.....	do.....	4 $\frac{1}{2}$	3	3 do.....	18 75
Moose Creek et Newington.....	A. McRae.....	A chev. ou en voit.....	14 $\frac{1}{2}$	2	4 do.....	34 97
Moray et Park Hill.....	J. B. Miller.....	do.....	3	2	12 do.....	40 00
Morley et Woodford.....	J. Lemon.....	Facultatif.....	6 $\frac{1}{2}$	1	3 do.....	14 46
Morningdale Mills et Stratford.....	J. Russell.....	En voiture.....	19	3	12 do.....	265 00
Morpeth et Thamesville.....	M. McDonald.....	do.....	15	6	12 do.....	200 00
Morrisburg et Winchester Ouest.....	C. Henderson.....	do.....	22	6	12 do.....	850 00
Morrisburg et Waddington, E. U.....	S. State.....	Facultatif.....	3	6	12 do.....	47 49
Morriswell et St. Mary's.....	W. Roger.....	A chev. ou en voit.....	10	2	12 do.....	100 00
Mount Albert et Sharon.....	L. Lepard.....	En voiture.....	7	6	12 do.....	195 00
Mount Albion et Ryckman's Cor's.....	D. F. Davis.....	Facultatif.....	7	3	12 do.....	112 00
Mount Brydges et Muncey.....	R. E. Whiting.....	do.....	7	2	12 do.....	48 00
Mount Forest et Owen Sound.....	S. V. Coulson, Ex.....	En voiture.....	47	6	3 $\frac{1}{2}$ do.....	297 97
Mount Hope et Strathroy.....	G. Lamon.....	Facultatif.....	8	2	9 do.....	37 50
Mount Irwin et ch. de Bobcaygeon.....	C. Irwin.....	do.....	4	1	4 do.....	8 33
Mount Johnson et Versailles.....	J. Marcoux.....	A chev. ou en voit.....	3	6	12 do.....	79 00
Mount Oskar et Rigaud.....	D. McDonell.....	En voiture.....	4	3	3 do.....	13 00
Mount St. Patrick et Shamrock.....	G. Goodwin.....	A chev. ou en voit.....	5	2	12 do.....	50 00
Murray Bay et Cap à l'Aigle.....	J. Savard.....	En voiture.....	3	8	2 $\frac{1}{2}$ do.....	36 00
Murray Bay et Québec.....	H. Audet dit La-pointe.....	do.....	90	3	12 do.....	1,300 00
Murray Bay et Ste. Agnès.....	E. Gagné.....	A chev. ou en voit.....	10	2	12 do.....	36 00
Murray Bay et Tadousac.....	F. Chamberland.....	Facultatif.....	36	2	12 do.....	312 00
Murray Bay et Quai.....	D. Asselin.....	do.....	3	tel q		
Musselburg et Poole.....	D. Matthews.....	A chev. ou en voit.....	1	3	12 mois.....	65 10
Myrehall et Plainfield.....	J. Harris.....	Facultatif.....	5	1	12 do.....	20 00
Myrtle et Stouffville.....	M. F. Mertins.....	En voiture.....	18 $\frac{1}{2}$	6	6 do.....	306 88
Naim et Springbank.....	J. Cummings.....	A chev. ou en voit.....	6	2	12 do.....	44 00
Napanee et Picton.....	J. Soby.....	En voiture.....	24	6	12 do.....	847 48
Napanee et Switzerville.....	C. H. Miller.....	A chev. ou en voit.....	6	3	12 do.....	50 00
Napierville et Stottville.....	A. Guay.....	En voiture.....	7	6	12 do.....	130 00
Navan et chemin de Cumberland.....	J. O'Meara.....	Facultatif.....	3	2	12 do.....	52 00
Nevis et chemin d'Orillia.....	J. Greenshields.....	do.....	1	6	20 voyages.....	2 00
New Aberdeen et New Dundee.....	A. Wolfe.....	En voiture.....	7 $\frac{1}{2}$	6	12 mois.....	234 72
New Aberdeen et Preston.....	C. Kress.....	do.....	7	6	12 do.....	240 00
Newboyne et Portland.....	G. Moss.....	Facultatif.....	5	2	12 do.....	42 00
Newbury et Wardsville.....	A. D. Ward.....	En voiture.....	3	12	12 do.....	249 60
New Carlisle et Quai.....	M. Caldwell.....	Facultatif.....	3	tel q		
New Edinburgh et Ottawa.....	J. W. Proctor.....	do.....	1 $\frac{1}{2}$	6	Saison 1871.	43 00
Newington et Northfield.....	F. Jardine.....	A chev. ou en voit.....	7	1	12 mois.....	40 00
New Liverpool et St. Jean						
Chrysostème.....	A. Pichet.....	do.....	3	6	12 do.....	68 00
Newmarket et Stouffville.....	A. Toaz.....	En voiture.....	19	3	12 do.....	236 20
Niagara et Ste. Catherine.....	W. Chase.....	do.....	12	6	12 do.....	296 00
Niagara et Youngstown, E. U.....	R. Warren.....	A pied et travers.....	2	6	12 do.....	80 00
Nicolet et St. Grégoire.....	O. Hébert.....	En voiture.....	8	6	12 do.....	99 00
Nicolet et Ste. Monique.....	H. Beaudry.....	do.....	8	3	12 do.....	66 00
Nicolson et Thompsonville.....	R. Somerville.....	Facultatif.....	3	2	12 do.....	40 00
Nithburg et Shakespeare.....	R. Armstrong.....	do.....	8 $\frac{1}{2}$	2	12 do.....	75 00
Norland et Oak Hill.....	W. Perkins.....	A chev. ou en voit.....	25 $\frac{1}{2}$	2	12 do.....	100 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant
Normandale et Walsh	H Cassils	Facultatif	8	3	12 mois	\$ cts. 159 60
Normanton et Saugeen	W. Gilbert	En voiture	5	tel q		
Normanton et Walkerton	A. Gilbert	do	28 ¹ / ₂	6	12 do	57 50
do do	W. Gilbert	do	28 ¹ / ₂	6	9 do	122 12
North Douro et Peterboro'	W. Hamilton	A chev. ou en voit.	10	6	7 do	360 00
North Gower et Station d'Osgoode	D. P. Brown	do	8	6	12 do	118 41
North Nation Mills et Thurso	T. Cole	En voiture	9	3et6	6 do	185 24
do do	J. Campbell	do	10	3et6	6 do	35 00
North Onslow et Onslow	P. McDonough	A chev. ou en voit.	7	1	12 do	160 00
North Pelham et Port Robinson	W. D. McQueen	En voiture	16 ¹ / ₂	3	12 do	15 60
North Seneca et Tyneside	E. Bayley	Facultatif	3	2	6 do	20 83
North Sutton et Brome Ouest	S. Sweet	En voiture	2	6	5 do	148 00
North Wakefield et Ottawa	W. Patterson	do	26	6	12 do	
North Wakefield et Rivière Désert	C. Brooks	A chev. ou en voit.	65	3	12 do	975 00
Norwood et Peterboro'	J. A. Johnson	En voiture	20	3	12 do	150 00
Nouvelle et établissement Al-lard	A. Kerr	A chev. ou en voit.	6	2	12 do	40 00
Oakwood et Port Hoover	J. F. Cummings	do	9	6	3 do	31 25
do do	W. Silverwood	do	9	6	5 do	93 75
Oban et Vynar	W. Carrick	A cheval	2	1	12 do	26 00
Odessa et Sharpton	P. S. Timmerman	A chev. ou en voit.	4 ¹ / ₂	2	12 do	50 00
Oil Springs et Petrolea	W. M. Cox	Facultatif	7	6	12 do	350 00
Old Montrose et Wheatley	H. Mills	do	4	2	12 do	36 00
Olinda et Ruthven	J. C. Fox	Tel que requis	2	3	12 do	45 00
Orangeville et Vanatter	W. H. Vanatter	Facultatif	5	2	12 do	60 00
Orangeville et Whitfield	T. Reburn	A chev. ou en voit.	19	2	12 do	160 92
Orillia et Rama	J. McPherson	En chaloupe	9	2	5 ¹ / ₂ do	46 00
Orleans et Ottawa	H. McHarry	A chev. ou en voit.	9	2	Saison 1871	60 00
Osceola et Stafford	R. Childerhose	do	9	2	12 mois	72 50
Osgoode et Winchester Ouest	J. Amable	do	16	3	12 do	169 00
Oshawa et Port Perry	W. Thomas	En voiture	16	6	3 do	75 00
Ossian et Sarnia	D. W. Milliken	do	23	2	12 do	192 00
Ottawa, Jonction des Chaudières et Station Gloucester	J. Stockdale	do			Voy. spécial	20 00
Ottawa et Pakenham	J. Halliday	do	36	6	12 mois	1,156 00
Ottawa, Bureau de Poste et Département des Postes	P. Batterton	do	4	6	1 ¹ / ₂ do	27 00
Ottawa et Taylorholme	C. Taylor	A chev. ou en voit.	8	1	12 do	60 00
Ottawa et Templeton	J. O'Hagan	En voiture	2 ¹ / ₂	3	12 do	60 00
Owen Sound et Saugeen (ancien chemin)	S. V. Coulson, Ex	do	32 ¹ / ₂	6	12 do	889 00
Owen Sound et Saugeen (nouv. chemin)	S. V. Coulson, Ex	do	24	6	12 do	669 00
Paisley et Underwood	W. Meadows	A chev. ou en voit.	13	1	12 do	90 00
Paisley et Williscroft	G. Williscroft	do	8	1	12 do	45 00
Papineauville et St. André Ave-lin	J. A. Lewis	En voiture	9	6	12 do	188 00
Papineauville et Quai	J. Chabot	En chaloupe	1	12	Saison 1871	70 00
Paquetville et St. Malo	M. Roy	A chev. ou en voit.	5	2	9 mois	39 00
Paris, Station de, et Simcoe	A. A. Pursel	En voiture	31	6	9 do	899 00
do do	Brown et Chad-wick	do	28	6	1 ¹ / ₂ mois	119 00
do do	J. T. Chadwick, t P. Hager	do	28	6	1 do	78 00
Park Hill et Sable	A. McDonald	do	6	2	12 do	60 00
Parry Sound et Rosseau	W. Beatty	Facultatif	24 ¹ / ₂	1	8 ¹ / ₂ do	62 00
Paudash et Peterboro'	T. Eastland	do	59	1	12 do	220 00

ETAT NO. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Pembroke et Rapides des Joachims.....	Comp. de transport de chemin de fer Union...	En voiture.....	145	6	3 mois.....	500 00
Pembroke et Sand Point.....	J. Harvey.....	A chev. ou en voit.	49	6	12 do.....	985 00
Pendleton et Plantagenet.....	J. Larocque.....	do	10	3	9 ² / ₅ do.....	141 00
Pendleton et Quai.....	J. Larocque.....	do	15	6	2 ³ / ₅ do.....	39 00
Penetanguishene et Sault Ste. Marie.....	J. C. Phipps.....	Facultatif.....	348	tel q	req. 15 ¹ / ₂ voyages.	2,012 50
Percé et b.-à-v. des ports du golfe.....	J. E. Tuzo.....	do.....	1	tel q	req. Saison 1871.	64 50
Perth et Tennyson.....	J. Devlin.....	A chev. ou en voit.	10	1	12 mois.....	34 00
Peterboro' et Warsaw.....	C. Payne.....	do	16	2et3	12 do.....	180 00
Petersburg et Ste. Agathe.....	C. Raner.....	do	2	6	12 do.....	91 50
Philipsburg et station de St. Armand.....	A. Hogel.....	En voiture.....	2	18	12 do.....	165 00
Pictou et West Lake.....	H. Lambert.....	A chev. ou en voit.	9 ³ / ₄	1	12 do.....	30 00
Pinedale et Wick.....	J. Barker.....	Facultatif.....	4	2	6 do.....	20 00
Fine Grove et Woodbridge.....	C. Burkholder.....	do	1 ¹ / ₂	6	5 ³ / ₄ do.....	35 86
Pittston et Spencerville.....	W. Pitt.....	A chev. ou en voit.	10 ¹ / ₂	2	10 do.....	66 66
Plantagenet et Treadwell.....	J. McGauvron.....	do	5	2	4 ¹ / ₂ do.....	17 87
Pleasant Hill et Spring Arbor.....	J. W. Hazen.....	do	2	3	12 do.....	26 00
Pointe Abino et Port Robinson.....	A. Willson.....	En voiture.....	20	3	12 do.....	225 00
Pointe Abino et Sherkeston.....	B. P. Snider.....	do	5	2	12 do.....	48 00
Pointe aux Anglais et St. Benoit.....	A. Labrosse.....	Facultatif.....	7	6	5 do.....	145 50
Pointe aux Pins et Sault Ste. Marie.....	H. Wood.....	do.....	9	3par	mois Saison 1871.	15 00
Pointe aux Trembles et Rivière des Prairies.....	L. Roi.....	En voiture.....	6	3	12 mois.....	60 00
Pointe aux Trembles et St. Raymond.....	W. Cayer.....	do	21	3	12 do.....	180 00
Pointe Claire et Ste. Geneviève.....	F. Lanthier.....	A chev. ou en voit.	5	3	12 do.....	110 00
Pointe Fortune et Vankleek Hill.....	J. Capron.....	En voiture.....	18	6	8 do.....	210 00
do	R. Thistlethwaite.....	do	18	6	4 do.....	126 67
Pointe Fortune et Quai.....	A. F. Denis.....	Facultatif.....	1 ¹ / ₂	6	Saison 1871.	14 00
Pointe Kaye et Port Carling.....	C. Kaye.....	do	5	1	5 ¹ / ₂ mois.....	16 50
Portage du Fort et Ross.....	E. Murphy.....	En voiture.....	3	6	7 ¹ / ₂ do.....	130 00
Port Bruce et Port Burwell.....	G. A. Wannacott.....	do	14	3	12 do.....	130 00
Port Bruce et Sparta.....	do	do	6	6	12 do.....	144 00
Port Burwell et Simcoe.....	H. Swan.....	do	40	6	12 do.....	1,350 00
Port Crédit et Streetsville.....	R. H. Lewis.....	do	9	12	12 do.....	646 92
Port Dover et Simcoe.....	G. Huster.....	do	9	6	12 do.....	289 00
Port Lambton et Sombra.....	E. L. Stoddard.....	Facultatif.....	5	6	5 do.....	58 33
Port Lambton et Wallaceburg.....	D. McLean.....	En voiture.....	23	2	5 do.....	50 00
Port Nelson et Wellington Square.....	J. Culter.....	do	1 ¹ / ₂	6	12 do.....	100 00
Portneuf et St. Bazile.....	G. Jobin.....	do	7	2et3	12 do.....	62 00
Port Perry et Scugog.....	J. Sweetman.....	do	7 ¹ / ₂	1	12 do.....	52 00
Port Perry et Uxbridge.....	J. Twohy.....	do	13	6	6 do.....	200 00
Port Perry et Whitby.....	G. Robson.....	do	19	6	12 do.....	294 00
Port Rowan et Tilsonburg.....	J. Colridge.....	Facultatif.....	30	3	6 do.....	255 50
do	A. McKay.....	do	30	3	6 do.....	255 50
Port Ryerse et Simcoe.....	H. Hall.....	En voiture.....	6	6	12 do.....	225 00
Prescott et Ogdensburg, E.-U.....	C. Plumb.....	Travers. et en voit.	1 ¹ / ₂	18	12 do.....	390 00
Preston et Waterloo.....	C. Kress.....	A chev. ou en voit.	10	12	12 do.....	600 00
Pricville et Ronaldsday.....	J. McArdle.....	do	10	2	9 do.....	60 00
Québec et St. François, Beauce.....	C. Lacroix.....	En voiture.....	54	6	6 do.....	845 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
				No. de voyages par semaine.		
Québec et St. François, Beauce...	L. Burleau.....	do.....	54	6	6 do ..	\$ 724 50
Québec et St. François d'Orléans.	F. Paradis.....	En chal. ou voit..	27	3	12 do ..	450 00
Québec et St. Sauveur de Québec.	W. Saucier.....	A pied ou en voit.	11	18	12 do ..	281 68
Québec et Québec Sud.....	A. Wensley.....	Facultatif.....	2	tel q		
Québec et Spencer Cove.....	A. Flanagan.....	En voiture.....	5	12	req. Saison 1871.	7 00
Québec et Stoneham.....	W. Corrigan.....	do.....	22	1	12 mois ..	220 00
Québec et Trois-Rivières.....	R. G. Lajoie.....	do.....	90	6	12 do ..	47 00
Québec et Valcartier.....	C. S. Wolff.....	do.....	17	2	12 do ..	1,948 24
Québec et Quai.....	W. Reynolds.....	do.....		12	Saison 1871.	150 00
do do.....	C. Hough.....	do.....		tel q		120 00
do do.....	C. Hough.....	do.....		req.	Saison 1871.	75 00
do do.....	C. Hough.....	do.....		$\frac{1}{3}$ t. q	Saisons 7071	666 25
Québec, Division de.....				req.	Voyages spéciaux, trains retardés par la neige, mars 1872.....	195 71
Queensville et Ravenshoe.....	J. W. Gordanier.....	Facultatif.....	6	2	12 mois ..	52 00
Rama et Quai.....	J. McPherson.....	do.....	$\frac{1}{2}$	6	Saison 1871.	15 00
Rapides des Joachims et Row- anton.....	A. McDougall.....	A cheval.....	20	2	12 mois ..	200 00
Ravenswood et Station Widder..	J. P. Bogart.....	Tel que requis.....	8	3	12 do ..	124 80
Rawdon et St. Jacques.....	J. Daly.....	En voiture.....	15	3	12 do ..	133 50
Raymond et Ulswater.....	J. Bunn.....	Facultatif.....	5	1	8 do ..	16 00
Renfrew et Sand Point.....	W. Mills.....	A chev. ou en voit.	15	6	12 do ..	497 00
Renton et Waterford.....	A. Dean.....	En voiture.....	22 $\frac{1}{2}$	3	12 do ..	148 00
Repentigny et St. Paul l'Hermite.	F. Archambault.	En chal. ou voit.	2	6	12 do ..	60 00
Ricards et St. Hermenegilde.....	L. C. Dupuis.....	A pied ou en voit.	1	1	6 do ..	10 00
Richmond et Station Stittsville..	H. Rielly.....	A chev. ou en voit.	7	6	12 do ..	270 00
Richmond Est et Sydenham Place.....	J. Millington.....	En voiture.....	15	6	12 do ..	300 00
Rigaud et Ste. Marthe.....	C. Belanger.....	do.....	9 $\frac{1}{2}$	3	9 do ..	86 25
Rigaud et Quai.....	E. N. Fournier.....	Facultatif.....	2	18		
Rimouski et St. Anaclet.....	V. Forbes.....	A chev. ou en voit.	7	2	et 12 Saison 1871.	136 01
do do.....	Z. Lavoie.....	do.....	7	2	3 mois ..	70 40
Rivière David et St. Hugues.....	A. Milette.....	En voiture.....	20	9	12 do ..	37 11
Riversdale et Wingham.....	S. Porter.....	Facultatif.....	18	6	12 do ..	400 50
Rivière du Loup et Ste. Ursule..	L. Lussier.....	En voiture.....	5 $\frac{1}{2}$	3	12 do ..	235 00
Robinson et Sherbrooke.....	W. Paige.....	do.....	26	6	12 do ..	60 00
Rob Roy et Singhampton.....	W. Hamilton.....	Facultatif.....	6	1	12 do ..	600 00
Rochester et Woodslee.....	W. L. Lindsay.....	En voiture.....	6	6	12 do ..	39 00
Rockland et chemin Ottawa.....	W. C. Edwards.....	Facultatif.....	$\frac{1}{2}$	6	Saisons 7172	175 00
Rockland et Quai.....	W. C. Edwards.....	do.....	$\frac{1}{2}$	6		25 00
Rockside et Salmonville.....	J. Douglas.....	En voiture.....	4	2	12 Saison 1871.	10 00
Rodriguez et Zurich.....	W. Grave.....	do.....	8	6	1 mois ..	5 00
Roebuck et Spencerville.....	S. Brown.....	do.....	4 $\frac{1}{2}$	2	12 mois ..	185 00
Ronaldsay et Ventry.....	C. Johnson.....	A cheval.....	6 $\frac{1}{2}$	1	2 do ..	52 00
Rouge Hill et Toronto.....	R. H. Crew.....	En voiture.....	17	6	12 do ..	5 83
Round Plains et Waterford.....	C. Merrill.....	Tel que requis.....	4	3	12 do ..	250 00
Russell et Station Gloucester.....	J. Carson.....	En voiture.....	24	6	12 do ..	68 00
Russell et Winchester.....	D. Campbell.....	do.....	16	3	12 do ..	600 00
Russelltown et Vicars.....	C. Turcotte.....	Facultatif.....	2	6	12 do ..	220 00
Ste. Adèle et St. Jérôme.....	P. R. de Montigny	En voiture.....	16	3	6 do ..	60 00
do do.....	T. Trudelle.....	do.....	16	3	6 do ..	90 00
St. Aimé et Yamaska.....	J. Couturier.....	do.....	6 $\frac{1}{2}$	6	9 do ..	125 00
						109 50

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	N ^o . de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
St. Alban et Ste. Anne de la Pêrade.	P. Bigué.....	En voiture	15	1	12 mois	50 00
St. Alban et Ste. Anne de la Pêrade et St. Casimir	A. Frenette.....	do	15	2	12 do	64 00
St. Alexis et St. Jacques	L. Lebeau.....	A pied ou en voit.	3	3	12 do	40 00
St. Alphonse et St. Côme	J. H. St. Jacques.	Facultatif	12	1	12 do	56 00
Ste. Angèle et Ste. Marie	M. H. Fournier.	A chev. ou en voit.	6	2	12 do	50 00
Ste. Anne de Beaupré et St. Féréol.	L. Lachance.....	Facultatif	9	2	12 do	39 00
Ste. Anne de la Pêrade et St. Prosper.	G. Bigué.....	A chev. ou en voit.	7	3	12 do	54 00
Ste. Anne des Plaines et St. Lin.	J. M. Latour.....	En voiture	10	3	12 do	120 00
Ste. Anne la Pocatière et St. Onésime.	L. Ouellet.....	Facultatif	6	3	12 do	57 50
St. Antoine et St. Denis, Rivière Richelieu	J. B. Lacroix.....	do	1	6	12 do	40 00
St. Athanase et St. Jean	F. Monette.....	En voiture	1	12	12 do	120 00
St. Aubert et Vaillancourt	F. W. Vaillancourt.....	do	31	1	12 do	104 00
St. Augustin et Ste. Catherine	L. Ratté.....	A chev. ou en voit.	12	2	12 do	75 00
St. Barnabé et Yamachiche	J. B. Duaine.....	En voiture	12	3	12 do	120 00
St. Benoît et St. Hermas	J. Parent.....	Facultatif	7	6	10 do	91 99
St. Benoît et St. Placide	C. Chénier.....	En voiture	6	3 et 2	12 do	68 00
St. Bonaventure et St. Guillaume	O. Salois.....	A chev. ou en voit.	7½	2	12 do	58 00
Ste. Brigitte et St. Zépherin	O. Brissette.....	do	16	1	6 do	33 00
do	N. Rivet.....	do	16	1	6 do	33 00
St. Bruno et Ste. Julie	L. Blain.....	do	4½	2	12 do	52 00
St. Camille et Sherbrooke	T. Lemay.....	do	26	1	12 do	110 00
St. Charles et St. Gervais	E. Coté.....	do	5	6	12 do	58 00
St. Charles et St. Marc	A. Desjourdin.....	En chel. ou voit.	1	6	12 do	40 00
Ste. Claire et St. Henri	F. Lamontagne.....	En voiture	12	6	12 do	180 00
Ste. Claire et St. Malachie	E. Vermette.....	do	10	6	12 do	192 00
St. Columbin et Ste. Scholastique	M. Phelan.....	do	9	3	12 do	110 00
St. Damase et St. Hyacinthe	G. Despart.....	do	7½	3	3 do	18 75
do	C. Dupont.....	do	7½	3	9 do	75 00
St. Damien de Brandon et St. Gabriel de Brandon	J. B. Duperrault.	do	6	1 et 2	12 do	40 00
St. Didace, St. Gabriel de Brandon et St. Norbert	N. Neven.....	do	6 et 10½	3 et 6	12 do	313 00
Ste. Elizabeth et St. Félix de Valois	E. Aubin.....	do	6½	6	12 do	168 75
St. Ephrem d'Upton et Ste. Hélène de Bagot	J. T. Poitras.....	A pied.....	6	3	12 do	74 00
St. Eustache et St. Joseph	J. McColl.....	A chev. ou en voit.	9	2	12 do	60 00
St. Eustache et Ste. Scholastique	J. B. Binette.....	En voiture	15	6	12 do	350 00
St. Evariste de Forsyth et St. Honoré	P. Boucher.....	A chev. ou en voit.	7	1	9 do	22 50
Ste. Famille et St. Pierre d'Orléans	F. Paradis.....	do	8	3	12 do	75 00
St. Félix de Valois et St. Jean de Matha	G. Marcile.....	En voiture	8	3	12 do	112 00
St. Ferdinand et Somerset	J. Prince.....	do	17	3	12 do	116 00
Ste. Flore et Shawenegan	T. Maheux.....	Facultatif	11	1	12 do	36 00
St. Frédéric et St. Joseph	C. Arcand.....	A chev. ou en voit.	6	1	12 do	25 00
St. Gervais et St. Lazare	F. Roy.....	En voiture	6	3	12 do	84 22
Ste. Hélène et Ulster	G. McKay.....	Facultatif	6	1	12 do	40 00
St. Henri et St. Lambert	A. Boucher.....	En voiture	11	3	12 do	92 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
St. Hilaire, station de, et St. Jean Baptiste.....	L. Riendeau.....	En voiture.....	5	3	9 mois..	52 50
St. Hilaire, station de, et St. Jean Baptiste.....	F. Lemonde.....	do.....	5	6	3 do..	41 50
St. Hilaire, station de, et Sorel.....	D. Guévremont.....	do.....	33	6	12 do..	889 00
St. Hippolyte et chemin du Lac Masson.....	W. Norbert.....	Facultatif.....	3	2	6 do..	16 00
St. Hippolyte et chemin du Lac Masson.....	M. R. Martin.....	do.....	3	2	3 do..	8 00
St. Hippolyte de Kilkenny et Shawbridge.....	F. X. Laberge.....	A chev. ou en voit.	6 $\frac{1}{2}$	1	3 do..	6 25
St. Hugues et St. Hyacinthe.....	P. L. Duhaime.....	En voiture.....	14	6	3 do..	75 00
do do.....	A. Houle.....	do.....	14	6	9 do..	221 25
St. Hyacinthe et St. Jude.....	T. Lemieux.....	do.....	13 $\frac{1}{2}$	6	9 do..	243 00
St. Hyacinthe et St. Pie.....	L. Langevin.....	do.....	12 $\frac{1}{2}$	6	12 do..	248 00
St. Hyacinthe et Yamaska.....	J. Couturier.....	do.....	35	3	3 do..	93 75
St. Isidore et St. Rémi.....	F. Barrette.....	do.....	4	6	12 do..	100 00
St. Ives et Thorndale.....	R. Hobby.....	Facultatif.....	5	2	12 do..	50 00
St. Jean Chrysostôme et St. Rémi.....	J. B. Boyer.....	do.....	14	6	12 do..	300 00
St. Jean de Matha et St. Michel des Saints.....	F. X. Lassalle.....	En voiture.....	45	1	12 do..	228 00
St. Jean et St. Luc.....	S. D. Hamilton.....	do.....	6	3	12 do..	72 00
St. Jean et Sabrevois.....	T. Jones.....	do.....	8	3	12 do..	85 00
St. Jean et Farnham Ouest, etc.....	E. F. King.....	do.....			Voy. spécial.	5 50
St. Louis et St. Stanislas.....	F. Cardinal.....	do.....	7	2	3 do..	15 00
St. Martin et St. Urbain.....	J. B. Mathieu.....	do.....	4 $\frac{1}{2}$	3	12 do..	66 00
St. Mathieu et St. Simon.....	J. B. Belage.....	Facultatif.....	3	2	12 do..	30 00
St. Maurice et Trois-Rivières.....	F. Duchesnay.....	En voiture.....	10	3	6 do..	58 00
do do.....	A. Descoteau.....	do.....	10	3	6 do..	58 00
St. Maurice et Valmont.....	A. Blais.....	A chev. ou en voit.	9	1	9 do..	33 75
do do.....	C. Morant.....	do.....	9	1	3 do..	9 75
St. Ola et Thwait's Corners.....	J. Canniff.....	Facultatif.....	6	1	12 do..	40 00
St. Ours et St. Roch de Richelieu.....	J. B. Paquette.....	do.....	4	6	12 do..	20 00
St. Paul, Baie de, et Quai.....	J. Boyley.....	do.....	3	1	tel q req.	
					Saison 1871.	32 00
St. Paul du Buton et St. Pierre, Montmagny.....	H. Blais.....	A chev. ou en voit.	17	1	12 do..	68 00
St. Robert et Yamaska.....	L. Poirier.....	En voiture.....	2	3	12 do..	45 00
St. Sébastien et Venice.....	T. Hunter.....	A chev. ou en voit.	3 $\frac{1}{2}$	2	12 do..	40 00
St. Stanislas et St. Tite.....	H. Rivard.....	En voiture.....	14	2	12 do..	80 00
St. Stanislas de Kostka et Valleyfield.....	F. Cardinal.....	do.....	7	3	9 do..	67 50
St. Sylvestre et St. Sylvestre Est.....	G. McCrea.....	Facultatif.....	3	3	12 do..	56 00
St. Thomas et Sparta.....	S. Moore.....	En voiture.....	11	6	12 do..	190 00
St. Valentin et Stottville.....	T. Martin.....	Facultatif.....	2 $\frac{1}{2}$	6	9 do..	75 00
do do.....	F. Hétier.....	do.....	3	6	3 do..	20 00
Ste. Victoire et Sorel.....	H. P. Hus.....	En voiture.....	9	3	12 do..	80 00
Sanborn et Ham Sud.....	G. Goodenough.....	A chev. ou en voit.	15	1	12 do..	52 00
Sandford et Zephyr.....	W. B. Foot.....	do.....	6 $\frac{1}{2}$	2	12 do..	60 00
Sand Point et Quai.....	E. Derenzy.....	Facultatif.....	1 $\frac{1}{2}$	12	Saison 1871.	52 25
Sandwich et Windsor.....	H. Askew.....	En voiture.....	2	6	12 mois	234 75
Sarnia et Sombra.....	A. Dingman.....	do.....	21	6	12 do..	676 00
Sarnia et Port Huron, E.-U.....	W. Murphy.....	Facultatif.....	2	6	12 do..	96 00
Sault Ste. Marie et Etats-Unis.....	M. C. Pim.....	do.....	1	1	12	25 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Seaforth et Wroxeter	W. Armstrong	En voiture	28	6	6 mois	74 74
do do	J. R. Ross	do	28	6	6 do	86 00
Shanly et Spencerville	W. Clark	A chev. ou en voit.	8	2	2 do	9 66
Shawenagan et Trois-Rivières	J. B. Lapolice	En voiture	24	3	12 do	156 00
Sierra et Green Valley Corners	C. J. McRae	do	3	2	12 do	50 00
Sillery, Anse de, et Anse Spencer	P. McNeil	A pied ou en voit.	1½	6	12 do	30 00
Silver Islet, Pigeon River et Baie du Tonnerre	D. M. Blackwood	Facultatif	22 et 40	2 par mo's	1 voyage	25 00
Skye et McPhee's Corners	D. McMillen	A chev. ou en voit.	13	3	12 mois	112 00
Smith's Falls et Elmsley Sud	J. Corbett	do	7	3	12 do	100 00
Sombra et Wallaceburg	D. McLean	En voiture	14	2	7 do	78 75
Sombra et Wilkesport	W. Kimball	Tel que requis	8	3	12 do	74 28
Sombra et Marine City, E.-U.	P. Cattanaeh	En chaloupe	1½	3	12 do	39 25
Sonya et station de Wick	J. McKinlay	A chev. ou en voit.	5	3	3 do	22 50
South Ely et Valcourt	F. H. David	En voiture	4	3	12 do	50 00
South Lake et stat. de Gananoque	W. Scott	A chev. ou en voit.	4	2	12 do	40 00
Springford et Woodstock	G. Bleakley	En voiture	23	6	12 do	720 00
Stanbridge Est et Stanbury	P. Beattie	Facultatif	8	2	12 do	76 09
Stanstead et Derby Line	L. L. Bangs	En voiture	1½	6	9 do	93 75
do do	H. A. Channell	do	1½	12	3 do	31 25
Stayner et Vanvlack	J. Vanvlack	Facultatif	13	1	12 do	40 00
Stayner et Vigo	D. Gallagher	do	11	2	12 do	150 00
Stirton et Treastle	H. Williams	A chev. ou en voit.	8	6	9 do	150 00
Stoco et Tweed	P. Masterson	do	8	2	6 do	26 83
do do	A. Dafeo	do	8	2	6 do	38 50
Stornoway et Whitton	D. Beaton	En voiture	8	1	12 do	40 00
Stouffville et Toronto	L. Morden	do	28	6	6 do	239 50
Strathallan et Woodstock	G. Matheson	do	8	6	12 do	234 00
Strathroy et Wisbeach	T. Thompson	do	13	6	12 do	240 00
Sweaburg et Woodstock	W. Cody	Tel que requis	6	3	12 do	84 00
Sweetsburg et Waterloo	A. Pickle	En voiture	18	3	12 do	140 00
Sweetsburg et Richford, E.-U.	A. Pickle	Tel que requis	19	6	7 do	173 83
Sylvan et Widder	W. Randall	do	3	6	12 do	130 00
Thornhill et Toronto	R. Vanhorn	En voiture	14	6	12 do	300 00
Thurso et Quai	J. W. Campbell	Facultatif	3	12	Saison 1871	30 00
Toronto et Yorkville	J. Curran	En voiture	1½	2	12 mois	90 00
Trenton et Wooler	T. Smith	A chev. ou en voit.	9	3	12 do	125 00
Troyconnell et Wallacetown	P. Cameron	Tel que requis	4	6	12 do	72 00
Udora et Uxbridge	H. James	A chev. ou en voit.	36½	3	9 do	167 61
do do	J. W. C. Brown	do	36½	3	3 do	55 87
Ullswater et Windermere	F. Richardson	do	5	1	5½ do	13 20
Uttoxeter et Wanstead	J. Heron	Tel que requis	6	3	3 do	20 00
do do	E. Jones	do	6	3	9 do	58 50
Uxbridge et Whitby	Perry et Twohy	En voiture	22	6	7 do	262 50
Valleyntyne et stat. de Sunderland	J. Winfield	do	6	6	3 do	50 00
Yandecar et Woodstock	M. Gaynor	Facultatif	10	2	12 do	100 00
Vasey et Waverley	J. Mayes	A chev. ou en voit.	3½	1	12 do	33 60
Violet et chemin d'Odessa	D. W. Perry	Facultatif	1½	6	12 do	75 00
Walkerton et Wroxeter	T. Chalmers	En voiture	24	6	6 do	195 00
do do	J. Goffon	do	22	6	6 do	137 50
Walkerville et Windsor	C. Jackson	Facultatif	1½	6	12 do	95 00
Warwick et station de Watford	F. Restorick	En voiture	8	6	12 do	187 80
Weiland, port de, et Winger	J. Winger	Facultatif	5	1	4 do	11 67
Wellington Square et Zimmerman	J. McKerlie	En voiture	8	6	6 do	99 00
Wellington Square et Zimmerman	T. Watson	do	8	6	6 do	130 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	N ^o . de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Wendover et Quai	W. Lamb	Facultatif		6	Saison 1871.	\$ 35 00
West Montrose et Winterbourne.	J. Bonner	do	38	2	12 mois ..	31 80
Windsor et Détroit, E.-U.	L. H. Wagner	Traverse	14	12	12 do ..	168 00
Windsor et Détroit, E.-U. (Traverses)	J. Forbes	do			9 do ..	15 00
do do	W. Jackson	do			3 do ..	11 80
Cross Point et Campbellton (traverses)	D. Fraser	do			3 ans	450 00
Péages du Pont Suspendu	W. G. Swan .....	.....			12 mois ..	40 00
					Total	\$227,418 88

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTED,

Comptable.

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLS AUX STATIONS DE CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Aberarder et station du ch. de fer.	D. McBean.....	A pied ou en voit.	12	1	12 mois ...	26 00
Abercorn et do	S. Shepard.....	Facultatif.....	6	5	do ...	20 83
Albion et do	W. Small.....	do	12	8	jours ...	1 08
do do	D. Small.....	do	24	5	m. 23 jrs.	38 26
Allanburg et do	J. Waters.....	A pied	12	12	mois ...	78 24
Allendale et do	A. Miscampbell.	do	24	12	do ..	75 00
Almonte et do	E. Dowdall.....	Facultatif.....	12	12	do ..	81 70
Alton et do	J. McQuarrie....	do	1	12	5 m. 23 jrs.	23 91
Angus et do	J. Mather.....	do	24	3	mois ...	6 00
do do	J. R. Brown.....	do	24	9	do ..	18 00
Appleby et do	C. Stuart.....	do	6	12	do ..	68 84
Appleton et do	W. Young.....	A chev. ou en voit.	3½	12	do ..	100 00
Arnprior et do	J. Havel.....	En voiture	1	12	do ..	84 51
Arthur et do	C. C. Green.....	Facultatif.....	1	12	do ..	23 60
Ashton et do	H. Sykes.....	A chev. ou en voit.	2	6	12 do ..	93 90
Aurora et do	F. Suttle.....	A pied ou en voit.	¼	24	12 do ..	50 00
Ayer's Flat et do	C. Ayer.....	A pied	45	12	do ..	25 00
Barrie et do	W. H. Crosby....	A chev. ou en voit.	¼	24	do ..	136 46
Beaverton et do	J. Cameron.....	Facultatif.....	¾	12	8 mois ..	30 00
Bécancour et do	S. Charron.....	En voiture	9	6	12 do ..	124 80
Beebe Plain et do	J. L. House.....	A pied	72	12	do ..	26 25
Bell Ewart et do	P. E. Drake.....	do	¾	12	9 do ..	46 34
do do	E. M. Law.....	do	¾	12	3 do ..	23 40
Bell's Corners et do	G. Arnold.....	Facultatif.....	¾	6	12 do ..	93 90
Berthier et do	F. Beaudoin.....	do	2½	12	12 do ..	80 00
Bethany et do	W. M. Graham...	A chev. ou en voit.	1/8	12	12 do ..	40 00
Bradford et do	S. Manning.....	En voiture	1	24	12 do ..	75 12
Bramley et do	J. Black.....	Facultatif.....	1/8	12	12 do ..	24 00
Brantford et do	J. Hale.....	En voiture	1	12	do ..	198 56
Brentwood et do	L. E. Dubois....	Facultatif.....	1	12	12 do ..	30 00
Brigham et do	A. B. Foster....	A pied	1	12	5 do ..	50 00
Bright et do	H. R. Sharp.....	do	1/8	12	9 do ..	19 50
do do	J. Cameron.....	do	1/8	12	3 do ..	6 50
Brockville et do	W. Masterson...	En voiture	¼	24	do ..	248 48
Brunswick et do	S. R. Beamish...	Facultatif.....	1/8	12	12 do ..	40 00
Caledon et do	E. Dawson.....	do	¾	12	5 m. 23 jrs.	23 91
Cambray et do	Robert Moffat...	do	2½	12	8 mois ..	63 33
Canfield et do	J. Mason.....	A pied	1	12	12 do ..	25 00
Cannington et do	J. Ward.....	Facultatif.....	1	12	3 do ..	12 50
Capelton et do	C. Brooks.....	A pied	50	6	do ..	25 00
Carleton Place et do	G. A. Cornell....	En voiture	¼	12	12 do ..	50 08
Carronbrook et do	J. Kidd.....	Tel que requis...	1/8	12	12 do ..	78 25
Clarke et do	J. McMurtry...	En voiture	3	12	12 do ..	206 58
Clifton et do	W. W. Woodruff	Facultatif.....	¼	12	do ..	84 00
Clifton et do	T. Fair.....	do	¼	24	12 do ..	187 80
Collingwood et do	D. Darrock.....	En voiture	¼	24	12 do ..	212 84

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles, dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES AUX STATIONS DE CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
				N ^o . de voyages par semaine.		
Côteau Landing et sta. du ch. de fer	M. Hurteau.....	En voiture.....	2	18	12 mois...	\$ cts. 187 00
Cowansville et do	C. Brown.....	do.....	$\frac{1}{2}$	12	5 do...	20 84
Craigvale et do	R. G. McCraw.....	Facultatif.....	$\frac{1}{10}$	12	12 do...	30 00
Cushing et do	J. B. Cushing.....	do.....	1	6	8 do...	48 75
Downsview et do	R. Clark.....	do.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do...	40 00
Drumbo et do	J. B. Rounds.....	A pied.....	$\frac{1}{10}$	tel req.	7 do...	29 17
do do	J. L. Burgess.....	do.....	$\frac{1}{10}$	do	5 do...	20 83
Dunnville et do	J. McNeal.....	En voiture.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do...	109 55
Est Earnham et do	C. H. Mansfield.....	do.....	1	6	5 do...	21 66
Fairfield et do	A. Johns.....	Facultatif.....	$\frac{1}{10}$	3	12 do...	25 00
Fardon et do	S. W. Ross.....	A pied.....	$\frac{7}{10}$	6	4 do...	2 66
Ferran's Point et do	C. C. Farran.....	Facultatif.....	rods 12	12	12 do...	60 00
Fort Erié et station ch. de fer E. et N. et B. et L. H.....	G. Lewis.....	A pied.....	$1\frac{1}{2}$	et 12	12 do...	175 00
Franklin et station du ch. de fer.	W. Maguire.....	Facultatif.....	100	tel q	12 do...	30 00
Franktown et do	J. Jackson.....	En voiture.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do...	68 86
Gilford et do	W. H. Graham.....	Facultatif.....	$\frac{1}{2}$	24	9 do...	45 00
do do	T. Maconchy.....	do.....	$\frac{1}{2}$	24	3 do...	15 00
Glanworth et do	J. Turnbull.....	A pied.....	$\frac{1}{3}$	12	12 do...	43 68
Goderich et do	P. G. White.....	En voiture.....	1	24	12 do...	287 96
Goodwood et do	M. Chapman.....	Facultatif.....	$\frac{1}{2}$	6	6 do...	15 00
Granby et do	A. B. Foster.....	do.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do...	100 00
Hawkestone et do	J. Houston.....	do.....	$\frac{1}{2}$	12	3m. 28jrs.	19 56
Holland Landing et do	H. Chapman.....	A pied.....	$\frac{1}{2}$	24	12 mois	100 16
Kemptville et do	G. A. Leslie.....	Facultatif.....	1	18	12 do...	112 90
Kenilworth et do	R. Hayward.....	do.....	$\frac{1}{2}$	12	$3\frac{1}{2}$ do...	17 30
King et do	B. Lloyd.....	A pied.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do...	55 00
Klineburg et do	T. White.....	Facultatif.....	$\frac{1}{2}$	12	6 do...	50 00
Lancaster et do	W. Gillespie.....	En voiture.....	1	12	9 do...	117 50
Lefroy et do	D. Davidson.....	do.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do...	50 00
Lennoxville et do	J. P. Cushing.....	A pied.....	30	12	12 do...	65 00
Lévis et do	H. Martin.....	Facultatif.....	1	12	12 do...	90 00
Lindsay et do	B. Guingle.....	A pied.....	$\frac{1}{2}$	18	12 do...	89 01
London et do	W. Hendrie.....	En voiture.....	1	24	12 mois	294 22
Lyn et do	J. S. Bell.....	Facultatif.....	1	6	12 do...	62 60
Maple et do	J. Gordon.....	A pied.....	$\frac{1}{2}$	12	12 mois	78 00
Markham et do	J. J. Barker.....	Facultatif.....	$\frac{1}{2}$	24	6 mois 13 jrs	41 76
Mill Brook et do	W. C. Fenton.....	A pied ou en voit.	$\frac{1}{2}$	12	12 mois	180 78
Mille Roches et do	F. H. Moss.....	Facultatif.....	$\frac{1}{2}$	12	3 do...	28 00
do do	P. H. Tait.....	do.....	$\frac{1}{2}$	12	9 do...	56 40
Mitchell et do	J. Hicks.....	Tel que requis...	$\frac{1}{2}$	12	12 do...	194 25
Mount Forest et do	J. Coyne.....	En voiture.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do...	23 60
New Dublin et do	J. A. Brown.....	Facultatif.....	$3\frac{1}{2}$	2	12 do...	40 00
New Edinburgh et do	J. W. Proctor.....	A pied.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do...	40 00
New Lowell et do	P. Paton.....	Facultatif.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do...	24 00
New Market et do	J. Wilson.....	A chev. ou en voit.	$\frac{1}{2}$	24	12 do...	80 00
Niagara et do	R. Warren.....	do.....	$\frac{1}{2}$	12	$11\frac{1}{2}$ do...	87 50
Nord Augusta et do	S. Mott.....	do.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do...	98 48
Nord-Douro et do	W. Hamilton.....	Facultatif.....	$\frac{1}{2}$	12	5 do...	26 00
Nord Hatley et do	S. Robinson.....	A pied ou en voit.	$\frac{1}{2}$	6	12 do...	30 00

ETAT NO. 2.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872. —*Suite.*

TRANSPORT DES MALLS AUX STATIONS DE CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
			No. de voyages par semaine.			
Omémee et station de ch. de fer..	R. Grandy	Facultatif	14	12	12 mois	\$ 104 00
Onondaga et do	W. S. Buckwell	do	12	12	do	234 75
Orangeville et do	J. Paisley	do	24	et		
Orillia et do	A. Doolittle	do	30	6	do	40 48
Ottawa et stations de chemin de fer du C. C. et du St. L. et O.	J. Stockdale	En voiture	1 et 1	30 et	4 m's 5 jours	27 60
Oxford, station d', et station du chemin de fer	A. Holmes	Facultatif	1	42	12 mois	1,693 00
Pakenham et stations du ch. de fer.	A. C. Fowler	do	1	3	12 do	20 00
Paris et do	J. Coltart	En voiture	1	12	12 do	78 25
Paris et station do	M. X. Carr	Facultatif	1	36	12 do	338 04
Perch et station do	J. Irwin	do	1	12	12 do	144 00
Perth et do	J. Allan	En voiture	1	12	12 do	26 00
Peterboro' et do	T. Eastland	do	1	12	12 do	249 48
Point Abino et do	B. M. Dishar	Tel que requis	1	24	12 do	173 66
Port Colborne et station de chemin de fer de B. et L. H. et W.	L. G. Carter	A pied ou à chev.	1	12	12 do	93 92
Port Dalhousie et stat. de ch. de fer	P. Nath	A pied ou en chal.	1	et 24	12 do	234 75
Port Elmsely et do	A. F. Weekes	Facultatif	1	12	12 do	81 38
Port Hope et do	R. W. Smart	En voiture	1	3	12 do	48 00
Port Robinson et do	J. McCoppen	A pied	1	48	12 do	489 20
Port Stanley et do	M. Payne	Tel que requis	1	24	12 do	125 20
Prescott et do	E. Leslie	En voiture	1	24	12 do	95 00
Ratho et do	J. Williams	A pied	1	36	12 do	281 70
Reaboro' et do	J. Holbert	do	1	6	12 do	40 00
Richmond Hill et do	R. Raymond	A cheval en voit.	1	6	6 do	17 50
Richwood et do	W. Ogilvie	Facultatif	3	12	12 do	125 20
do	W. Taylor	do	1	6	3 do	15 60
Rivière du Loup et do	N. Marchand	En voiture	1	6	9 do	58 75
Rivière Ouelle et do	N. Anctil	do	1	5	12 do	19 00
St. Alexandre et do	T. Morris	do	1	12	12 do	149 76
St. André et do	P. C. Marquis	A pied	1	7	12 do	75 00
St. Angèle et do	O. Désilet	Facultatif	1	7	12 do	182 00
St. Apollinaire et do	F. Baron	do	1	12	12 do	24 00
St. Aubert et do	L. Poitras	A pied ou en voit.	1	2	12 do	50 00
St. Brigitte et do	B. McGuire	En voiture	1	6	12 do	40 00
St. Catherine et do	W. Cooke	do	3	6	12 do	90 00
St. Denis et do	S. Dionne	do	3	30	12 do	234 75
St. Hilaire et do	T. Valiquet	A pied	4	12	12 do	118 56
St. Jean et do	A. B. Foster	Facultatif	1	30	8 do	40 00
St. Léonard et do	N. Doucet	do	1	12	12 do	100 00
St. Nicholas et do	M. Scott	do	9	2 et 3	12 do	83 10
St. Pacôme et do	M. Douc	En voiture	6	3	4 do	30 00
St. Philippe de Nery et do	A. Hudon	A pied ou en voit.	1	6	12 do	40 00
St. Raphaël et do	F. Deschène	A pied	1	12	12 do	40 00
St. Thomas et do	N. Fortier	Facultatif	6	6	12 do	90 00
do	D. Thompson	En voiture	1	24	9 do	84 60
Sand Point et do	M. A. Boughner	do	1	24	3 do	28 08
Seaforth et do	E. Derenzy	Facultatif	1	18	12 do	117 37
Sebringville et do	S. Dickson	do	1	24	12 do	110 00
Seneca et do	J. Bennett	Tel que requis	1	12	12 do	130 00
Smith's Falls et do	P. Young	do	1	12	12 do	93 90
South Québec et do	J. Corbett	Facultatif	1	24	12 do	150 00
do	A. Wensley	A pied	200	24	12 do	72 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES AUX STATIONS DE CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		N ^o . de voyages par semaine.		Période.	Montant.
								\$ cts.
Spencerville et station du ch. de f.	M. Imrie	A chev. ou en voit.	1	6	12	mois	..	62 40
Springville et do	W. Bidgood	do	3	12	12	do	..	150 24
Stayner et do	J. H. McKeggie.	do	4	24	12	do	..	96 00
Stonefield et do	T. Owens	Facultatif	1	6	7 ms	24 jours	..	39 00
Stouffville et do	L. Flint	do	2	24	6	mois	..	41 76
Stratford et do	J. Counter	En voiture	3	30	12	do	..	232 75
Swanton, E.-U., et do	C. A. Hulbert	do	3	24	6	mois	..	10 25
Sweetsburg et do	A. Pickle	do	3	12	5	mois	..	21 66
Tavistock et do	G. Matheson	Facultatff	3	12	tel q	req.	..	50 00
Thornhill et do	J. Claxton	A chev. ou en voit.	3	6	6	do	..	94 20
do do	R. Vanhorn	do	3	6	6	do	..	93 60
Thorold et do	D. Fitch	En voiture	1	24	12	do	..	125 20
Toronto et stat. ch. de fer du Nord	J. Jones	do	1	24	12	do	..	300 48
Toronto et do	T. et N. J. Jones	do	1	24	6 ms	13 jours	..	194 40
Toronto et do	T. G. et B. J. Jones	do	1	24	6	mois	..	183 60
Tuscarora et station du ch. de fer.	T. Logan	Facultatif	3	12	tel q	req.	..	78 25
Unionville et do	W. White	do	1	12	6 ms	13 jours	..	26 76
Utopia et do	T. Dawson	do	1	6	12	mois	..	30 00
Uxbridge et do	J. A. Plank	En voiture	1	12	3 ms	13 jours	..	21 76
do do	J. Hamilton	do	1	24	3	mois	..	22 50
Village des Aulnaies et do	M. Dubé	En voiture	5	12	12	do	..	180 00
Wales et do	W. Baker	Facultatif	1	12	12	do	..	62 60
Waterloo, Ont., et do	D. L. Bowman	En voiture	2	24	12	do	..	280 00
Waterloo, Québec, et do	A. B. Foster	do	1	12	12	do	..	100 00
Welland et do	R. Abbott	A pied	1	24	12	do	..	90 90
West Farnham et do	A. B. Foster	Facultatif	1	12	12	do	..	100 00
West Osgoode et do	J. C. Bower	A chev. ou en voit.	2	3	3	do	..	60 00
West Shefford et do	A. Clark	En voiture	1	6	12	do	..	60 00
Whitehurst et do	J. Bell	Facultatif	1	3	12	do	..	36 00
Woodbridge et do	C. Burkholder	En voiture	1	24	6	do	..	44 12
Woodville et Midland do	D. C. Gilchrist	do	2	12	8	do	..	100 83
Woodville et Nipissing do	D. Stanton	do	2	6	3	do	..	19 50
							Total....	\$16,611 79

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, A.—Détail des paiements opérés pour le transport des malles en Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES PAR BATEAUX A VAPEUR ET NAVIRES A VOILES.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ cts.
Bagotville et Québec	A. Milloy	228	4	Saison 1871.	276 00
Barrie et Orillia	B. Smith	30	6	do	285 00
Bell Ewart et Orillia	I. May	42	6	do	1,850 00
Bruce Mines et Collingwood	J. et W. Beatty	387	1	Voy. spécial	70 00
Byng Inlet et Collingwood	F. Smith, Ex.	120	1	Saisons '70-'71	150 00
Chicoutimi et Québec	Cie. des remorq. du St. L.	236	tel q		
Collingwood et Owen Sound	W. H. Smith	60	6	req. Saison 1871.	645 00
Collingwood et Parry Sound	W. Beatty	70	2	do	2,613 00
Collingwood, Port William et Duluth, E.-U.	Cie. du ch. de fer du Nord	750 et		do	765 00
Colpo's Bay et Owen Sound	W. H. Davis	900	2 et 2	do	12,550 00
Gravenhurst et Rosseau	J. P. Cockburn	31	3	9 mois	379 49
Halifax, N.-E., et Portland, E.-U.	Cie. des Sts. N. E. et N.S.	47	6	185 voyages.	1,480 00
Kingston et Cap Vincent, E.-U.	C. Hinckley	340	1	Saison 1871.	4,115 98
Lachine et Ottawa	R. W. Shepherd	11	6 et 12	9 mois	448 00
Laprairie et Montréal	J. Brosseau	100	6	Saison 1871.	4,000 00
Magdeleine, Iles de la, Percé et Pictou ..	J. B.-F. Painchaud	9	6	186 voyages.	186 00
Montréal et Québec	J. B.-F. Painchaud	3	3	Saison 1871.	1,400 00
Niagara et Toronto	Compagnie du Richelieu.	180	6	do	4,000 00
Ottawa et Rapides des Joachims	D. Milloy	36	6	170 voyages.	680 00
Pembroke et Rapides des Joachims	Cie. de transp. de l'Union	145	6	9 mois	1,500 00
Port Hope et Rochester, E.-U.	Cie. de transp. de l'Union	42 1/2	2	26 jours	36 11
Port Stanley et Cleveland, E.-U.	C. F. Gildersleeve	60	6	8 ms. 11 jours	338 32
Québec et Pictou, N.-E.	R. Drake	74	2	1/2 Saison 1871.	50 00
St. Jean, N.-B., et Portland, E.-U.	Cie. Sts. de Québec et des ports du golfe	1028	1	Saison 1871.	8,900 00
	Cie. d'express de l'Est ...	250	2	70 voyages ..	560 00
				Total....	\$47,277 90

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, A.—Détail des paiements opérés pour le transport des malles en Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ cts.
Allendale et Orillia.....	Cie. du ch. de fer du Nord	22	6	4 mois.....	380 16
Brockville et Sand Point.....	do B. et O.....	741	12	12 do	4,199 84
Buffalo et Goderich.....	do G. T.....	160 ^{3/4}	6	9 do	8,037 84
Carleton Place et Ottawa.....	do C. C.....	28 ^{3/4}	12	9 do	1,700 88
Collingwood et Toronto.....	do Nord.....	97	12	12 do	9,686 67
Fort Erie et Niagara.....	do G. O.....	30 ^{3/4}	6	8 ^{1/2} do	105 00
Chemin de fer Grand Tonc.....	do G. T.....	1002	tel q		
Chemin de fer Grand Occidental.....	do G. O.....	362 ^{1/2}	req.	12 do	167,417 49
London et Port Stanley.....	do L. et P. S.....	24	12	10 do	37,432 50
Chemin de fer de la Vallée Massawippi.....	do M. V.....	35	6	12 do	960 00
Chemin de fer de Midland.....	do Midland.....	180	6	15 do	2,184 00
Chemin de fer de Nipissing.....	do Nipissing.....	40	6	12 do	4,925 04
Ottawa et Prescott.....	do St. L. et O.....	54	24	13 jours.....	57 60
Port Colborne et Port Dalhousie.....	do Welland.....	25	12	12 mois.....	9,789 36
St. Jean, Québec, et station de St. Armand.	do M. et V. J.....	25	12	12 do	1,878 00
St. Jean, Québec, et Waterloo.....	do S. S. et C.....	43	6	12 do	2,504 00
West Farnham et Richford, E.-U.....	do S. E.....	34	6	5 do	2,153 44
Bangor, E.-U., et Jonction de Danville, E.-U.	do M. C.....	100	6	12 do	718 08
					913 75
				Total...\$	255,043 65

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

ÉTAT No 2, A.—*Suite.*

DÉTAIL des paiements faits pour la confection et la réparation de sacs de malle pour serrures, etc., en Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms des fabricants.	Détails des comptes.	Montant.	
		\$	cts.
Manufacture de serrures de Westfield...	Cadenas et clefs de malle.....	417	20
Compagnie manufacturière de Townsend.	do do.....	201	94
J. D. Scott.....	Cachets pour serrures à rivet.....	66	00
L. Smith.....	Poinçons pour serrures à rivet.....	50	00
R. Mitchell et Cie.....	Boîtes en cuivre pour étiquettes patentées.....	23	46
J. Dewé.....	Dépenses pour cadenas.....	4	75
B. Bouchard.....	Cadenas de malle.....	3	20
R. Malcom.....	Sacs de malle, timbres, étiquettes et réparations.....	2,466	51
W. E. Page.....	do et réparations.....	3	60
W. J. Whitehead.....	do.....	343	86
W. Sluman.....	do.....	275	35
A. Henderson.....	do.....	13	32
Young et Unsworth.....	do.....	0	50
Macnee et Waddell.....	Toile pour sacs de malle.....	18	15
N. et F. Rooney.....	do do.....	15	49
W. Gordon.....	do do.....	0	48
C. Buchan.....	Confection de sacs de malle.....	15	45
M. Brown.....	do do.....	6	96
F. M. Lormann.....	Teindre des sacs de malle.....	0	75
J. C. McLaren.....	Sacoches, étiquettes, courroies et réparations.....	886	56
A. Loughrey.....	do do do.....	65	15
T. Hill et fils.....	Etiqueter des sacs de malle.....	68	50
Siddons et Dawson.....	do.....	64	75
J. K. Clark.....	do.....	20	50
J. S. Blackburn.....	do.....	30	25
Compagnie d'imprimerie du "Free Press"	do.....	27	80
E. J. Barker.....	do.....	10	87
J. Neish.....	do.....	3	38
T. Keevil.....	do.....	1	76
J. Louis.....	Peaux pour étiquettes.....	20	00
J. McKay.....	do.....	2	70
Field et Davidson.....	Réparation de sacs de malle.....	496	48
S. et H. Borbridge.....	do do.....	106	30
W. Blackburn.....	do do.....	32	80
E. W. Bishop.....	do do.....	12	98
J. Thompson.....	do do.....	7	00
C. Corneil.....	do do.....	5	25
T. Roadley.....	do do.....	5	00
M. Howard.....	do do.....	3	00
D. Campbell.....	do do.....	2	50
A. Gagnon.....	do do.....	2	30
W. Ford.....	do do.....	2	15
A. Girard.....	do do.....	1	60
G. Arnold.....	do do.....	1	50
D. McLaren.....	do do.....	1	25
C. Murphy.....	do do.....	1	25
J. Kidd.....	do do.....	1	05
G. E. Wilde.....	do do.....	1	00
R. Moir.....	do do.....	1	00
C. Griffith.....	do do.....	1	00
P. Lagan.....	do do.....	0	90
S. A. Hill.....	do do.....	0	80
E. Clarke.....	do do.....	0	75
J. Cumberland.....	do do.....	0	75
L. Genereux.....	do do.....	0	75
A. McLeod.....	do do.....	0	60
A. Frénette.....	do do.....	0	60

ÉTAT No. 2, A.—Détail de paiements faits pour la confection et la réparation de sacs de malle, pour serrures, etc., en Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Fin.*

Noms des ouvriers,	Détails des comptes,	Montant.	
		\$	cts.
W. Sarsfield.....	Réparation de sacs de malle.....	0	50
J. W. Roberts.....	do do.....	0	50
D. Galèse.....	do do.....	0	50
C. Bonner.....	do do.....	0	50
D. Smith.....	do do.....	0	50
H. Whitmer.....	do do.....	0	50
M. Carpenter.....	do do.....	0	40
J. Leclaire.....	do do.....	0	37
J. Allen.....	do do.....	0	35
M. Mertens.....	do do.....	0	35
H. Schlumann.....	do do.....	0	25
D. McQuarrie.....	do do.....	0	25
R. Harrison.....	do do.....	0	25
B. McIntosh.....	do do.....	0	25
J. Derry.....	do do.....	0	25
P. Dandaneau.....	do do.....	0	25
F. G. Lackner.....	do do.....	0	25
J. Braendle.....	do do.....	0	25
A. Stewart.....	do do.....	0	20
G. Hacrett.....	do do.....	0	12
G. Guertin.....	do do.....	0	10
J. Ingraham.....	do do.....	0	10
J. Chapman.....	do do.....	0	10
J. Barton.....	do do.....	0	10
H. C. Dixon.....	do do.....	0	05
J. Ross.....	do do.....	0	05
		\$5,827	04

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

ETAT No. 2, B.

DÉTAIL des paiements opérés pour le transport des malles, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

N.B.—Étant pour les neuf mois de service, expirés le 31 mars 1872.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Albert Bridge et Mira Gut.....	T. Bourke.....	En voiture.....	7	1	9 mois.....	37 50
Amherst et Minudie.....	B. Wilson.....	A chev. ou en voit.	25	3	9 do.....	204 00
Amherst et Nappan.....	G. S. Davison.....	do.....	6	1	9 do.....	13 14
Amherst et Parrsborough.....	G. Smith.....	do.....	36	3	9 do.....	345 00
Amherst et Pictou.....	J. Blair.....	do.....	85	3	9 do.....	937 50
Amherst et Truro.....	Archibald & Purdy.....	do.....	67	6	9 do.....	2,007 00
Annapolis et Digby.....	G. LeCain.....	do.....	20	6	9 do.....	407 93
Annapolis et Traverse Granville.....	D. Inglis.....	do.....	1	6	9 do.....	19 74
Annapolis et Halifax, etc.....	G. E. Calkin.....	do.....	20	1	9 do.....	184 17
Annapolis et Lequille.....	G. S. Hoyt.....	do.....	23	1	9 do.....	9 00
Annapolis et Liverpool.....	J. Ritchie.....	En voiture.....	68	3	9 do.....	1,077 00
Annapolis et Saw Mill Creek.....	J. V. Gavaza.....	A chev. ou en voit.	33	3	9 do.....	30 00
Annapolis et Stoddarts.....	G. E. Bishop.....	do.....	32	1	9 do.....	98 49
Annapolis Gut et Bridgetown.....	O. F. Ruffee.....	En voiture.....	30	2	9 do.....	270 00
Antigonishe et Cap George.....	R. McDonald.....	do.....	22	2	9 do.....	142 50
Antigonishe et Lochaber.....	D. McMillan.....	do.....	20	2	9 do.....	140 25
Antigonishe et Sherbrooke.....	J. McCames.....	do.....	40	3	9 do.....	420 00
Apple River et Parrsborough.....	D. McNamara.....	do.....	42	2	9 do.....	300 00
Arichat et Discourse.....	S. Martell.....	do.....	7	3	9 do.....	75 00
Arichat et Grandique.....	G. Lafford.....	do.....	11	6	9 do.....	435 00
Arichat et Petite de Grat.....	M. Power.....	do.....	3	3	9 do.....	45 00
Arthur Mines d'Or d', et Hamilton Corners.....	F. W. Henry.....	do.....	7	2	9 do.....	72 99
Aylesford et Bridgewater.....	W. J. Balcom.....	do.....	54	1	9 do.....	225 00
Aylesford et Morden.....	G. Bishop.....	do.....	24	2	9 do.....	57 00
Aylesford et Chemin Palmer.....	G. W. Eaton.....	do.....	2	6	9 do.....	37 50
Baddeck et Boulardarie.....	K. Matheson.....	do.....	12	2	9 do.....	97 50
Baddeck et Englishtown.....	D. Morrison.....	do.....	19	2	9 do.....	97 20
Baddeck et Grand Narrows.....	J. S. McNeil.....	do.....	12	1	9 do.....	36 79
Baddeck et Mabou.....	J. McNeil.....	do.....	44	3	9 do.....	300 00
Baddeck et Margaree.....	J. Coady.....	do.....	36	1	9 do.....	131 40
Baddeck et New Campbellton.....	A. Morrison.....	do.....	25	1	9 do.....	87 45
Baddeck et Port Hastings.....	J. McNeil.....	do.....	60	3	9 do.....	620 52
Baddeck et Upper Settlement Big Baddeck Rver.....	D. McKay.....	do.....	12	1	9 do.....	27 60
Baddeck et Upper Settlement Middle River.....	D. McLean.....	A chev. ou en voit.	16	1	9 do.....	47 81
Bailey's Brook et Back Settlement, Knoydart.....	H. McGillivray.....	do.....	5	1	9 do.....	15 00
Barney's River et Upper Settlement Barney's River.....	J. McDonald.....	do.....	7	1	9 do.....	22 50
Barrington et Port La Tour.....	A. Watson.....	do.....	30	3	9 do.....	123 00
Barrington et Grève de Pubnico.....	A. Watson.....	do.....	26	3	9 do.....	210 00
Barrio, Grève de, et Tracadie.....	S. Boudart.....	En chal. ou à chev.....	6	1	9 do.....	18 63
Bayfield et Petite Rivière.....	J. J. Atwater.....	En voitures.....	23	3	9 do.....	36 00
Baie St. Laurent et Ingonishe.....	G. McNeil.....	do.....	45	1	9 do.....	140 16
do.....	J. Gwinn.....	do.....	45	1	6 do.....	92 00
Bear River et Deep Brook.....	W. Reardon.....	do.....	5	12	9 do.....	169 50
Beaver River et Lac aux Cèdres.....	F. C. Parry.....	do.....	7	1	9 do.....	41 25
Bedford et English Corner.....	T. Fitzmaurice.....	A chev. ou en voit.	9	1	9 do.....	39 00
Bedford et Station de Newport.....	G. F. Hamilton.....	En voiture.....	31	2	9 do.....	194 91
Berwick et Somerset.....	J. T. Hamilton.....	A pied ou à chev.....	6	2	9 do.....	43 04
Big Brook et Cross Roads, Rivière-Dennis.....	A. McIntyre.....	En voiture.....	11	3	9 do.....	34 50
Big Intervale et Margaree Nord Est.....	M. McLeod.....	do.....	9	1	9 do.....	15 38
Big Island et Merigonishe.....	J. A. Robertson.....	do.....	2	2	9 do.....	27 00
Big Port Hebert et Dunlap's.....	G. Harding.....	do.....	14	1	9 do.....	42 45

ETAT No. 2, B.—Détail des paiements opérés pour le transport des malles dans
la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Bill Town et Chipman's Brook	D. Rudolph	do	12	1	9 mois	\$ 37 50
Black Rock et Parrsborough	M. Phinney	do	6	1	9 do	37 95
Blandford et Frail's	N. Zink	do	8	2	9 do	37 50
Blandford et Hubbard's Cove	B. Dorey	A pied ou a chev.	18	1	9 do	45 00
Blandford et Ile de Tancook	D. A. Hume	En voiture	4	1	9 do	54 04
Boom et Whyccomah	J. McDougall	do	15	1	9 do	58 50
Boulardarie et Kempt Head	C. Munro	do	13	2	9 do	49 01
Boulardarie et Petit Bras d'Or	M. McDonald	do	16	2et3	9 do	195 75
Boulardarie et Mines de Sydney	K. R. McKenzie	do	26	2et3	9 do	299 07
Bridgetown et Anse à la Clute	C. Phinney	do	35	1	9 do	105 00
Bridgetown et Lawrencetown	A. McKenna	do	9	1	9 do	29 85
Bridgewater et Grande Anse	G. E. Starratt	do	24	3	9 do	277 50
Bridgewater et Lawrencetown	E. Phinney	do	58	1	9 do	208 50
Bridgewater et Middlefield	H. Wile	do	25	1	9 do	81 00
Bridgewater et Nouveau Canada	W. Cronin	do	11	1	9 do	45 00
Bridgewater et rivière Plaisante	W. Geldert	do	20	1	9 do	72 00
Broad Cove et Mill Village	Z. P. Armstrong et fils	do	20	3	9 do	118 04
Broad Cove Intervale et côté Est du Lac Ainslie	H. McKay	do	8	1	9 do	30 00
Broad Cove Marsh et Chimney Corner	N. McLeod	do	5	3	9 do	88 50
Brookfield et rivière Plaisante	H. A. Freeman	do	8	2	9 do	42 36
Brookfield et Stewiacke Supérieur	W. C. Kennedy	do	16	3	9 do	146 25
Brookvale et milieu de Musquodoboit	A. T. McCabe	do	9	1	9 do	36 75
Buckley's et Canada Creek	H. A. Bolser	do	10	2	9 do	55 50
Buckley's et Somerses	A. Stedman	do	13	2	9 do	69 00
Burntcoat et Noel	A. M. Crow	do	4 ¹ / ₂	2	9 do	36 75
Canaan et Kentville	J. L. Bishop	A chev. ou en voit.	4 ¹ / ₂	3	9 do	129 00
Canning et Kentville	J. L. Bishop	do	12	6	9 do	149 25
Canning et Pereaux	C. R. Warner	do	16	2	9 do	135 00
Canning et Station Port William	J. L. Bishop	do	14	6	0 do	149 25
Canso et Guysborough	G. W. Scott	A chev. ou en voit.	32	3	9 do	405 00
Cap George et côté Nord du Cap George	L. McIsaac	do	15	2	9 do	84 00
Cap Negro, Ile, et Hâvre Nord Est	J. Cook	do	2	1	9 do	30 00
Cap, Ile de Sable et autour de l'Ile	M. D. McGray	do	21	3	9 do	102 00
Catalone et Main-a-Dieu	A. McDonald	do	14	1et2	9 do	90 33
Catalone et Sydney	N. H. Martin	do	33	2et3	9 do	254 25
Centreville et Hâvre de Hall	R. D. West	do	16	3	9 do	126 30
Chebogue et Yarmouth	J. Hatfield	do	8	2	9 do	60 00
Chester's et Morton's Corners	S. Frindel	do	8	1	9 do	22 50
Chester et Kentville	B. H. Calkin	do	46	2et1	9 do	356 25
Chester et Windsor	H. B. Mitchell	do	38	2	9 do	277 50
Cheticamp et Grande Anse	A. McIntosh	A pied	25	1	9 do	84 00
Cheticamp et Margaree	D. L. McDonald	En voiture	18	3	9 do	159 87
Cheverie et Newport	J. C. Lake	A chev. ou en voit.	17 ¹ / ₂	3	9 do	251 90
Cheverie et Walton	T. Parker	En voiture	13	2	9 do	66 75
Cheznetcook et Dartmouth	J. Dillman	A chev. ou en voit.	24	1	9 do	89 63
Cheznetcook et Lac Porter	G. E. Orman	En voiture	3	3	9 do	29 25
Christmas, Ile, et Rivière Dennis	J. McLean	do	38	2	9 do	150 41
Christmas, Ile, et Sydney	J. Tobin	do	42	2	9 do	303 69
Churchville et New Glasgow	T. McDonald	do	18	2	9 do	117 00
Clementsport et Clementsvalle	A. W. Shaw	do	4	1	9 do	23 86
Clyde Rivière et Anse Gunning	S. VanNorden	do	33	3	9 do	159 70
Cogmagun Rivière et Kennetcook	J. Reynolds	do	4 ¹ / ₂	1	9 do	13 50
Concord et Station de Glengarry	J. A. Marshall	A chev. ou en voit.	22	2	9 do	93 75

ETAT NO. 2, B.—Détail des paiements opérés pour le transport des mâles, dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Cow, baie, et grève de la baie False	R. McAulay	En voiture	6	3	9 mois	69 00
Craig et Hawkin	G. Craig	do	5½	1	9 do	18 00
Cross Roads Country, havre de, et Goshen	A. Sutherland	A chev. ou en voit.	16	1	9 do	30 09
Crow, havre, et Port Félix	C. B. Marshall	En voiture	16	2	9 do	120 00
Dalhousie, établissem't, et Durham	G. Adamson	do	11	1	9 do	37 50
Dartmouth et entrée du passage Sud-Est	J. D. Woodman	do	7	1	9 do	45 00
Dartmouth et Halifax	L. Sterns	A pied et travers.	1½	18	9 do	39 00
Dartmouth et mines Montague	W. L. Allison	A chev. ou en voit.	7	6	1 do	6 49
do do	T. Barker	do	7	6	8 do	133 33
Digby et North Range Corner	G. Stailing	do	10	1	9 do	39 00
Digby et Pointe de l'anse Thorne	C. Chute	En voiture	8	2	9 do	37 50
Digby et Westport	J. H. Timpany	A chev. ou en voit.	42	3	9 do	524 25
Digby et Yarmouth	G. Stailing	En voiture	70	6	9 do	1,446 00
Earlton et Pictou	W. J. McKay	do	30	1	9 do	105 75
Earlton et Truro	H. Sutherland	do	27	2	9 do	135 00
Est, rivière, (branche ouest) et Hopewell	J. Urquhart	A cheval	6	2	9 do	37 50
Eastville et Stewiacke Supérieur	J. R. Ellis	En voiture	7	1	9 do	30 09
Eig, montagne, et Maryvale	C. S. McGillivray	Facultatif	4	1	9 do	9 75
Elmsdale et rivière Gay	J. Logan	En voiture	11	1	9 do	28 47
Elmsdale et Renfrew	W. Garden	do	12	1	9 do	39 00
Enfield et Oldham	G. Johnson	do	3½	6	9 do	82 50
Enfield et Renfrew	W. Garden	do	7	3	9 do	112 50
Englishtown et Ingonishe	M. Morrison	do	32	1et2	9 do	215 58
Englishtown et Pointe Munro	D. McAulay	do	3	1	9 do	15 00
Englishtown et New Campbellton	D. McAskill	do	9	2	9 do	87 00
Englishtown et Goulet Sud, Ste. Anne	D. Morrison	do	7	1	9 do	28 25
Falmouth, pont, et Mortonville	J. S. Smith	Facultatif	7	3	6 do	50 00
Five, îles, et Londonderry	R. J. Akern	En voiture	33	3	9 do	291 75
Five, îles, et Maccan	M. Lodge	do	22	1	9 do	73 50
Five, îles, et Parrsborough	C. Smith	do	15	3	9 do	175 46
Forbes et Pointe Brulie	J. Forbes	A pied	2	1	9 do	18 75
Forristall et Port Mulgrave	E. May	En voiture	4	3	9 do	63 00
Frenchvale et bras nord-ouest	L. LeClare	Facultatif	5	1	3 do	4 94
Gabereuse et pont Marion	C. McLeod	do	13	2	9 do	75 93
Gaspéaux et Wolfville	S. Caldwell	do	2½	3	9 do	27 10
Gay, rivière, et lac Egmont	R. Killough	do	12	1	9 do	28 50
Gay, rivière, et Meagher's Grant	J. Dowling	do	33	1	9 do	53 25
Goose, rivière, et Baie Verte, N. B.	K. Hunter	do	22	2	9 do	125 55
Gore et Kennetcook	W. E. Casey	do	17	1	9 do	52 50
Gore et Maitland	J. S. Smith	do	20	2	9 do	154 01
Gore et Newport	R. S. Dinock	do	22	2	9 do	182 37
Gore et Shubenacadie	G. W. Walker	do	28	1	9 do	75 00
Grande Anse et Grandique	B. McPherson	do	3	6	9 do	198 75
Grande Rivière et Loch Lomond	D. Morrison	do	9	1	9 do	20 55
Grande Rivière et St. Pierre	W. Bulger	do	45	2	9 do	150 00
Guysborough et Melrose	G. W. Scott	do	38	2	9 do	420 00
Guysborough et Port Mulgrave	W. G. Scott, Jr.	do	24	2	9 do	150 00
Guysborough et Port Mulgrave (via le rivage)	J. Cody	do	35	1	9 do	101 25
Guysborough et baie Tor	J. Dickey	do	28	1	9 do	82 50
Guysborough Intervale et St. André	D. McDonald	do	18	1	9 do	45 00
Halifax et Prospect Inférieur	D. Slaughenwhite	do	23	1	9 do	35 04

ETAT No. 2, B.—Détail des paiements opérés pour le transport des malles, dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Halifax et Marie Joseph	T. Archibald	Facultatif	112	3	9 mois	\$ 1,206 85
Halifax et Prospect	J. Coolin	do	21	2	9 do	100 80
Halifax et Sambro	M. Neville	do	20	1	9 do	90 00
Halifax et Shelburne	A. King	do	160	6	9 do	4,829 98
Hantsport et Lochartville	W. Glenn	do	2½	3	9 do	60 00
Harborville et Morden	W. Balcom	do	9	1	9 do	28 32
Harborville et Somerset	A. Steadman	do	15	2	9 do	66 00
Hastings et Warren	R. Chapman	do	3	1	9 do	11 25
Head St. Margaret's Bay et anse Peggy	P. Boutillier	do	20	3	9 do	225 00
Indian, havre, et havre au Vin	M. Robinson	do	5	3	9 do	29 60
Indian, Pointe, et baie Mahone	P. Heyson	do	4	1	5 do	12 50
Ingonishe et havre Neil	J. McDonald	do	14	1	2 9 do	86 04
Isaac, havre, et Melrose	J. Stewart	En voiture	27	3	9 do	330 00
Jeddore et île Kent	C. Mosher	A chev. ou en voit.	2½	1	9 do	9 00
Jeddore et havre Musquodoboit	J. Gardner	do	12	1	9 do	36 00
Joggin, mines, et rivière Hébert	B. Wilson	En voiture	4½	3	6 do	48 66
Joggin, mines, et Shulie	D. McKenzie	do	10	1	4 do	21 23
do do	J. McKenzie	do	5	2	5 do	33 34
Jordan, rivière, et Thornburne	E. Martin	do	5	1	9 do	12 00
Judique et rivière Dennis	D. McDonald	do	15	1	9 do	37 50
Kemptown et Riversdale	R. J. Hingley	do	5	2	9 do	72 00
Kemptville et Yarmouth	W. Proser	do	26	1	9 do	84 00
Kennetcook Corner et Noël	A. Harvey	do	8	1	9 do	35 04
Kentville et Cornwallis Ouest	M. Kinsman	do	18	3	9 do	127 50
Kingston, village, et chemin Neily Lac Ainslie et côté sud du lac Ainslie	N. Rutherford	do	14	1	9 do	27 00
Lawrencetown et anse Marshall	J. McKinnon	Facultatif	6	1	9 do	15 00
Lawrencetown et Port George	J. Balcom	En voiture	21	2	9 do	107 25
Lawrencetown et Wilmot	G. Bruce	do	16	3	3 do	33 07
Lime Rock et rivière de l'Ouest	J. Woodbury	do	20	1	9 do	60 00
Lurgan et Sydney	R. B. Munro	do	2½	1	9 do	13 50
do do	W. Power	do	18	3	3 do	37 96
do do	J. Curry	do	18	3	6 do	150 00
Little Bras d'Or et mines de Sydney	K. N. McKenzie	do	4	1	3 do	6 08
Little Glace Bay et Sydney	W. Power	do	17	3	9 do	206 25
Little Harbor et New Glasgow	D. McDonald	do	12	2	9 do	41 25
Little Narrows et Pointe McKay	M. Morison	do	14	1	9 do	33 00
Little River Shore et Pomquette Forks	J. McKinnon	do	5	1	9 do	23 85
Liverpool et Milton	A. Ford	do	2½	6	9 do	120 00
Liverpool et Port Medway	S. Cahan	do	10	3	9 do	150 00
Lochabar et St. André	A. Sinclair	do	26	1	9 do	79 50
Lochside et îles Rouges	P. Campbell	A chev. ou en voit.	7	2	9 do	43 50
Locke Port et tête de la rivière au Sable	J. Griffin	do	14½	6	9 do	356 63
Londonderry et Truro	C. R. Pearson	En voiture	20	2	9 do	105 00
Londonderry et rivière Wallace	W. A. Fletcher	do	17½	6	9 do	525 96
Lower Cove et rivière Hébert	B. Wilson	do	6	3	3 do	25 00
Lower South River et Pomquette Forks	J. Keily	do	14	2	9 do	66 00
Lower Stewiacke et milieu de Stewiacke	T. Parker	do	13	1	9 do	28 32
Lower Stewiacke et Princeport	T. Parker	do	35	1	9 do	75 00
Lower Stewiacke et St. André	T. Parker	do	25	1	9 do	94 92

ETAT No. 2, B.—Détail de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
				No. de voyages par semaine.		
						\$ cts.
Lunenburg et Ovens	W. H. Morton	En voiture	23	2	9 mois	154 50
Mabou et Margaree	J. McNeil	do	40	3	9 do	324 12
Mabou et Mill River	A. Beaton	do	6	1	9 do	11 82
Mabou et Sight Point	R. Fynn	do	15	1	9 do	42 00
Mahone Bay et New Germany	W. Nichols	do	18	1	9 do	55 50
Maitland et Noel	D. R. Smith	do	12	3	9 do	117 00
Maitland et Shubenacadie	J. Lynch	do	20	6	9 do	301 15
Malagash et Wallace	M. B. Huestis	do	15	1et2	9 do	64 28
Malagawatch et Rivière Dennis	A. McIntyre	do	8	1	9 do	45 00
Malagawatch et Baie Ouest	D. McLeod	do	16	1et2	9 do	78 00
Malignant Cove et New Glasgow	A. McIsaac	do	36½	2	9 do	277 41
Margaree Forks et Section du Milieu, Margaree Nord-Est	H. Fraser	do	9	1	9 do	18 00
Margaree Forks et Whycocomah	L. McKay	do	30	1	6 do	28 72
do do	L. McDougall	do	30	1	4 do	40 00
Margaretsville et Wilmot	W. J. Woodbury	do	21	2	9 do	103 44
Marie Joseph et Sherbrooke	J. Davis	do	20	2	9 do	143 07
Marshalltown et route postale	C. E. Marshall	do	1	3	9 do	20 43
Meagher's Grant et Hâvre Musquodoboit	T. Archibald	do	14	1	9 do	60 00
Melrose et Shubenacadie	J. Tays	do	80	2	9 do	1,186 62
Melvorn Square et Wilmot	H. Goucher	do	4	1	9 do	18 00
Merigonish et Vallée Piedmont	J. McDonald	do	5	1	9 do	11 85
Mill Village et Port Medway	E. Bent	do	5	3	9 do	78 75
Morristown et Village Pineo	W. Bowles	do	17½	1	9 do	33 00
Mont Uniacke et Mines Mont Uniacke	R. McLearn	Facultatif	3	3	9 do	43 62
Mont Uniacke et Rawdon Sud	J. McLearn	En voiture	9	1	9 do	44 95
Neily, chemin de, et Rhodes	A. Jacques	do	10	1	9 do	18 00
New Annan et Tatamagouche	G. Lombard	do	23	2	6 do	53 54
do do	J. Lombard	do	23	2	3 do	26 77
New Germany et Northfield	B. Turner	do	3	1	1 do	1 62
do do	S. Mackay	do	3	1	8 do	26 67
New Glasgow et Montagne McLennan's	D. McDonald	do	13	1	9 do	31 97
New Glasgow, Pictou et Truro	A. Fraser, &c.	do	9et53	1	Vo'ges spéc.	150 00
New Glasgow et Sherbrooke	J. F. Sargent	do	56	6	9 mois	1,200 00
New Glasgow et Sydney	T. S. Lindsay	do	190	6	9 do	6,279 34
Newport et Newport Landing	J. Simpson	do	8	6	9 do	150 00
Newport et Station Newport	D. Hunter	do	5	6	9 do	89 07
Newport et Rawdon Sud	S. Harvie	do	10	1	9 do	30 00
Newport et Newport Supérieur	S. Harvie	do	6	1	9 do	24 00
Newport et Walton	J. Brown	do	16½	3	9 do	140 25
New Ross et Stoddart's	J. W. Boylan	do	26	1	9 do	89 50
New Ross et Vaughan's	G. Ross	do	15	2	9 do	109 50
New Tusket et Weymouth	M. Weaver	do	12	1	9 do	42 00
Nicholl's Corner et Willis Foster's	E. Phinney	do	26	1	9 do	71 55
Nictaux et Wilmot	E. Gates	do	4½	3	9 do	53 97
Nine Mile River et Shubenacadie	J. W. Densmore	do	40	1	9 do	58 88
Noel et Shubenacadie	J. W. Densmore	do	28	1	9 do	93 99
Noel et Walton	A. C. O'Brien	do	16	2et3	9 do	111 28
North River Bridge et Ste. Anne	M. McDonald	do	4	1	9 do	19 87
North Salem et Shubenacadie	W. Walker	do	19½	1	9 do	87 60
Palmer's Road et route postale, etc	G. W. Eaton	do	6½	1	9 do	22 50

ETAT No. 2, B.—Détail de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	N ^o . de voyages par semaine.		Période.	Montant.
Parker's Cove et Chemin McKenzie	M. W. Essar	En voiture	8	1	9	mois	\$ 26 25
Parrsborough et Quai	J. Gillespie	do	2	1	Saison 1871.		29 20
Pictou et Rivière Jean	D. Langill	do	21	1	9	mois	51 00
Pictou et Station de la Riv. Ouest	T. G. Anderson	do	22	3	9	do	285 00
Pineo, village de, et Pont de Sharpe	W. S. Sharp	do	3	3	9	do	37 50
Pomquette Forks et Tracadie	D. McDougall	do	14½	1	9	do	43 53
Port Felix et Tor Bay	E. Pelerin	do	14	1	9	do	73 50
Port Hastings et Tête de la Baie Ouest	A. McQuarrie	do	16	2	9	do	75 00
Port Hastings et Port Hood	J. McNeil	do	40	6	9	do	795 01
Port Hawkesbury et Port Richmond	G. W. Henesey	do	20	3	9	do	90 00
Port Hawkesbury et Baie Ouest	D. Cameron	do	14	1	Saison 1871.		16 20
Port Hood et Port Hood Island	J. Smith	do	1½	2	9	mois	22 50
Port Mulgrave et Steep Creek	A. H. Partridge	do	11	1	9	do	44 25
Port Mulgrave et Tracadie	T. S. Lindsay	do	15	6	7	do	258 62
Port Royal et Arichat Ouest	G. Lafford	do	3½	3	9	do	75 00
Princeport et Truro	E. Archibald	do	16	2	9	do	123 00
Pubnico Beach et Havre de Pubnico	J. McComiskey	A chev. ou en voit.	15	3	9	do	113 88
Pugwash et Rivière Philippe	W. Chapman	En voiture	24	1	9	do	50 25
Pugwash et Truro	J. Blair et fils	do	52	3	9	do	637 50
Pugwash et Wallace	J. Dotten	do	20	1	9	do	43 50
Rear Black River et Baie Ouest	M. Morrison	do	4½	1	9	do	15 00
Rivière Bourgeoise et Power's	O. Fillmore	do	19	1	9	do	48 00
Rivière Philippe et Pont Shime-micas	J. Kyte	do	2	3	9	do	29 25
Rivière Philippe et branche Ouest	M. Chapman	do	5	3	9	do	32 31
Rivière Philippe et Chester Ouest	E. J. Purdy	do	29	1	9	do	88 50
Rivière Philippe et extrémité ouest du chemin Leicester	E. Black	do	20	1	9	do	58 50
St. Pierre et Tête de la Baie Ouest	D. Ross	do	29	1	9	do	96 00
Saumon, Riv. au, Etablis. du Lac, et Lac de la Rivière du Sud.	S. McGuire	do	15	1	9	do	37 62
Sand Point et Shelburne	J. Hines	do	14	1	9	do	47 43
Scotch, Village, et ligne Anthony	H. T. Cochran	do	5½	2	9	do	29 25
Shea's River et côté Ouest du Lac Ainslie	A McDonald	do	10	1	9	do	33 75
Sheffield Mills et Havre Baxter.	E. Harris	do	7	1	9	do	36 00
Shelburne et Rivière Roseway	J. Hines	do	34	1	9	do	90 00
Shelburne et Yarmouth	O. Davidson	do	67	6	9	do	1,200 00
Sherbrooke et Mines de Sherbrooke	W. Mitchell et J. Fraser	do	21½	6	9	do	87 60
Sherbrooke et Havre au vin.	J. Gillis	do	13	6	9	do	225 00
Six Mile Brook et Rivière Ouest.	J. McKay	do	5	1	9	do	22 50
South Rawdon et Lower Rawdon.	B. Blois	do	5	1	9	do	15 00
Springfield et Falkland Bridge	B. McNayr	do	6	1	9	do	29 19
Stellarton et Westville	D. Munro	do	3	6&3	9	do	117 00
Sydney et Mines de Gowrie	T. S. Lindsay	do	28	3	9	do	423 00
Sydney et Grand Mira	T. Battersby	do	12	2	9	do	119 52
Sydney et Mines de Sydnv	J. O'Callaghan	do	20	6	9	do	441 00
Tracadie et Usher	E. Côté	do	4	1	9	do	19 50
Tusket Wedge et Yarmouth	J. M. LeBlanc	do	12	1	9	do	67 50
Upper Musquedoboit et Stewiacke Supérieur	F. Cox	do	7	1	9	do	36 00

ETAT No. 2, B.—Détail de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*^o

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
						\$	cts.
Upper Stewiacke et chemin de Pembroke	J. McNaught	En voiture	18 $\frac{1}{2}$	1	9 mois....	36	00
Upper Stewiacke et Branche Sud de la rivière Stewiacke.....	A. Kennedy	do	7	3	3 do	11	56
do do	T. Cox	do	7	2	6 do	19	94
Wallace et rivière Wallace	J. Dotten	do	14 $\frac{1}{2}$	1	9 do	55	33
Wallace River et Chester Ouest.	G. L. Purdy	do	12	2et3	9 do	113	59
Waverley et traverse de Scott....	J. Lingley	do	3	6	9 do	74	25
West River et Westville.....	R. B. Muaro	do	9	3	9 do	96	00
White Point et Havre Sud.....	A. McPherson	do	9	1	9 do	73	60
Yarmouth et Tête Cranberry....	A. Thurston	do	8	1	9 do	52	50
TRAVERSES.							
Arichat et Grandique.....	G. Lafford.....				9 do	87	60
Baddeck et Boulardarie.....	A. Matheson				9 do	75	93
Baddeck et Grand Narrows	J. S. McNeil.....				9 do	18	24
Baddeck et New Campbellton.....	A. Morrison.....				9 do	37	95
Cape Sable Island et autour de l'île	M. D. McGray				9 do	54	75
Digby et Westport (Grand Passage).	J. H. Timpany				9 do	47	43
Digby et Westport (Petit Passage).	do				9 do	47	43
Englishtown et Ingonishe (Traverse de Ste. Anne)	M. Morrison.....				3 do	6	08
Englishtown et Ingonishe (Traverse de la Baie Sud)	do				3 do	4	87
Grand Narrows et Sydney	J. Tobin				9 do	10	95
Halifax et Tête du havre Musquodoboit (Traverse Dartmouth)	T. Archibald				9 do	29	19
Halifax et Tête du havre Musquodoboit (Traverse de la rivière Moser)	do				9 do	12	39
Halifax et Tête du havre Musquodoboit (Traverse du havre Sheet)	do				9 do	14	61
Little Bras d'Or et Mines Sydney	K. R. McKenzie.....				9 do	29	19
Marie Joseph et Sherbrooke (Traverse Liscomb)	J. Davis				9 do	37	95
Marie Joseph et Sherbrooke (Traverse Ste. Marie)	do				9 do	29	19
New Glasgow et Sydney	T. S. Lindsay				7 do	340	67
Total.....						\$52,634	66

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED.
Comptable.

ÉTAT No. 2, B.—Détail de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES AUX STATIONS DE CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant. \$ cts.
Amherst et station du ch. de fer.	J. Hillson.....	A pied.....	12	9	mois....	150 00
Annapolis et do	J. V. Gavaza.....	do.....	12	9	do.....	37 50
Avonport et do	C. C. Rathburn....	do.....	12	3	9 do.....	37 50
Aylesford et do	T. R. Harris.....	do.....	12	9	do.....	30 00
Berwick et do	J. W. Parker.....	En voiture.....	12	9	do.....	45 00
Bridgetown et do	F. Croskill.....	do.....	12	9	do.....	30 00
Brookfield et do	J. Graham.....	A pied.....	12	9	do.....	15 00
Elmsdale et do	A. Dumbar.....	do.....	60vs	24	3 do.....	5 00
Halifax et do	F. W. Fishwick....	do.....	2	tel q	req. 9 do.....	600 00
Hantsport et do	W. Davison.....	do.....	12	9	do.....	15 00
Hopewell et do	J. Gunn.....	do.....	12	9	do.....	15 00
Kentville et do	G. E. Calkin.....	do.....	27vs	3	9 do.....	75 00
Lawrencetown et do	J. W. James.....	do.....	12	9	do.....	22 50
Lower Horton et do	A. Borden.....	do.....	12	9	do.....	52 50
Middleton et do	A. Beals.....	do.....	12	9	do.....	30 00
Mount Denison et do	J. Shaw.....	do.....	3	9	do.....	12 00
Neily, chemin de, et do	T. H. Allison.....	do.....	100	vgs.	12 9 do.....	12 00
New Glasgow et do	D. C. McDonald....	do.....	12	9	do.....	211 42
Paradise et do	W. H. Troop.....	A pied ou à chev. do	12	9	do.....	30 00
Pictou et do	W. McDonald.....	do.....	12	9	do.....	117 41
Pineo, village de, et do	J. S. Pineo.....	A pied.....	70	vgs.	12 9 do.....	15 00
Shubenacadie et do	A. Kirkpatrick....	do.....	100	vgs.	12 9 do.....	30 00
Stellarton et do	D. A. Coghill.....	do.....	12	3	do.....	11 68
do do	H. McKenzie.....	do.....	12	6	do.....	24 99
Truro et do	C. B. Archibald....	do.....	12	9	do.....	221 00
Tupperville et do	C. E. Spurr.....	Facultatif.....	3	3	9 do.....	44 80
Wilmot et do	J. A. Gibbon.....	A pied.....	10vs	12	9 do.....	7 50
Windsor et do	P. S. Burnham....	do.....	12	9	do.....	45 00
Wolfville et do	G. V. Rand.....	do.....	12	9	do.....	59 91
Total.....						902

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, B.—Détail de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES PAR BATEAUX-A-VAPEUR ET NAVIRES A VOILES.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ cts.
Halifax et Boston, E.-U. (moitié du port perçu)	Cie. de paquebots de Boston et coloniale	400	1	6 mois,....	199 97
Lower Horton, Parrsborough et Windsor...	G. Newcomb	40	1	Saison, 1871.	30 00
Sydney et Baie Ouest.....	J. Taylor	95	1	do	100 00
Yarmouth et Portland, E.-U. (moitié du port perçu).....	N. K. Clements et Cie .....	.....	1	12 mois.....	72 26
				Total	\$402 23

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 2, B.—Détail de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ cts
Annapolis et Halifax.....	Cie. du c. de f. de W. et A	129	6	3 mois...	1,609 92
Annapolis et Windsor	Cie. du c. de f. de W. et A	84	6	6 do ..	2,110 08
Halifax et Kentville.....	Cie. du c. de f. de W. et A	70	6	3 do ..	218 40
Halifax, Truro, Pictou et Windsor.....	Cie. du ch. de fer du gouv.	145	6	9 do ..	4,349 72
Kentville et Windsor.....	Cie. du c. de f. de W. et A	25	6	6 do ..	157 00
				Total	\$8,445 12

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, B.—*Fin.*

Détail de tous les paiements opérés pour la confection et la réparation de sacs de malle, cadenas de malle, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.

Nom des fabricants.	Détail des déboursés.	Montant.	
R. Malcolm.....	Sacs de malle et réparations.....	\$	cts.
		528	99
Condon et Adams.....	Sacs de malle.....	188	64
R. McMillan.....	Etiquettes sur sacs.....	29	70
R. Martin.....	Réparation de sacs de malle.....	19	70
W. E. Peters.....	do do.....	3	50
	Total	\$770	53

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, C.

DÉTAIL de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

N.-B.—Pour les neuf mois de service, expirés le 31 mars 1872.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant
				No. de voyages par semaine.		
						\$ cts.
Albert Mines, Curryville et Hillsborough	R. Gross	En voiture	1et8	6et1	9 mois	112 41
Alexander's Point et Little Shipigan	O. Valley	do	12	1 9	do	48 75
Alexander's Point et Shippigan	E. Dugue	do	3	2 9	do	45 00
Amherst, N.-E., et Truro, N.-E.	C. B. Archibald	do	67	...	Vo'ges spéc.	270 00
Andover et Fort Fairfield	R. Scott	do	7	2 9	mois	67 29
Andover et Riley Brook	G. L. Kelly	do	62	1 9	do	285 00
Annagance et Corn Hill	J. N. Stockton	do	6	2 9	do	54 75
Annagance et Elgin	G. Killam	do	11	2 9	do	66 75
Archibald Settlement et rivière Louison	D. Black	do	3	1 9	do	9 72
Armstrong's Corner et Olinville	W. Tilley	do	5	1 9	do	26 25
Au Lac et Sackville	A. Dixon	do	2	1 9	do	11 25
Back Bay et St. George	A. J. Seelye	do	7	1 2	do	13 00
Baie Verte, Cap Tormentine et Pointe Westmoreland	C. Richardson	do	37	3et2	9 do	281 25
Baie Verte et Murray's Corner	J. T. Murray	do	15	2 9	do	52 50
Baie Verte et Shédiac	W. Carpenter	do	30	3 9	do	225 00
Barnaby, Rivière, et Newcastle	J. Ivory	do	10	3 9	do	107 76
Bath et Carlow	W. Boyd	do	11	2 9	do	52 50
Bath et Holmesville	W. Boyd	do	6	1 9	do	15 00
Bath et Wicklow	S. Drost	do	2	3 9	do	22 50
Bathurst et Chatham (et à Newcastle du 1er Nov.)	W. M. Kelly	do	42et	7 6	9 do	1,245 41
Bathurst et Dalhousie	J. T. Carter	do	52	6 9	do	1,182 00
Bathurst et route Dalhousie	J. Crine	do	...	...	Vo'ges spéc.	1 00
Bathurst et Shippigan	M. Beardon	En voiture	70	3 9	mois	540 00
Bay Side et St. André	J. Simpson	do	7	2 9	do	45 00
Beaver Harbor, Pennfield et St. George	J. Prescott	do	8et9	2et1	9 do	55 86
Baie Belle-Isle et Longue Pointe	J. Coulter	do	12	2 9	do	15 00
Belleisle Creek et Station Norton	W. J. Case	do	9	1 9	do	21 45
Big Cove, McDonald's Point et Gagetown	D. Lawson	do	19et	10 2	3 do	36 20
Black Brook et Chatham	A. Marshall	do	8	2 9	do	59 61
Black, Rivière et Escuménac	J. Ullock	do	30	1 9	do	88 50
Bloomfield et Woodstock en Haut	R. Hume	do	47	1 9	do	104 22
Boundary Creek et Steeves' Mountain	N. Wilson	do	33	1 9	do	22 11
Boucrouche et chem. McLaughlan	A. Peterkin	do	18	1 9	do	45 00
Butternut Ridge, Forks et Petitcodiac	A. Jones	do	25et	12 1et3	3 do	47 50
Butternut Ridge, Forks et Petitcodiac	W. Keith	do	25et	12 1et3	6 do	95 00
Butternut Ridge et Mill Stream	C. R. Parlee	do	29	1 9	do	50 61
Campbellton et Dalhousie	A. Fraser	do	15	6 9	do	321 00
Campbellton, Flatlands et Upsalquitch	J. Cooling	do	10et	3 2et1	9mois 25 jrs	98 24
Campo Bello et Wilson's Beach	J. Brown	do	8	1 9	do	30 00

ETAT No. 2, C.—Détail de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Période.	Montant.
				No. de voyages par semaines.		
						\$ cts.
Canterbury, Station Canterbury et Lac du Nord.....	J. Scott.....	do	8 et 17	2 et 1	9 mois ..	142 50
Carleton, Indiantown et St. Jean, etc.....	J. Keatley	do	1	6 et 12	6 do ..	545 00
Central Blissville, Hart's Mills et jonction de Frédéricton'.....	L. E. Bailey.....	do	4	1 et 6	2 do ..	5 00
do do	T. Colman	do	4	1 et 6	8 do ..	20 00
Chance Harbor et Lepreaux	W. Cassiday	do	17	2	6 do ..	65 57
do do	R. Hope	do	17	2	3 do ..	36 50
Charleston et Middle Simonds	G. F. Foster.....	do	7	1	9 do ..	22 11
Chatham et Frédéricton	R. Orr	do	108	2	3 do ..	240 00
Chatham et Newcasttle	J. Anderson	do	6	12	9 do ..	373 50
Chatham et Shédiac	W. M. Kelly	do	77	6	9 do ..	1,630 00
Chatham et Shippigan	T. Barry	do	73	2	9 mois (m. amen.)	1,505 05
Chatham et Nelson Sud	W. Ullock	do	9	6	9 do ..	111 75
Chipman et Gagetown	D. Lawson	do	40	2	6 do ..	239 50
Chipman et Young's Cove	A. S. Tower	do	29½	2	3 do ..	47 41
Clarendon et Welsford	C. A. Ogden	do	10½	1	9 do ..	51 75
Cocagne et moulins de Scovil	W. J. Dysart	do	7	2	9 do ..	33 00
Cole, Ile de, et les Fourches	D. Lawson	do	18	1	9 do ..	54 00
Cole, Ile de, et Gagetown	G. F. Nevers	do	41½	2	9 do ..	296 91
Cole, Ile de, Sussex Vale et Millstream	H. D. McLeod	do	9 et 14	1 et 2	6 do ..	150 00
Collina Corner et Springfield	J. J. M. Scovil	do	9	1	9 do ..	24 00
Dalhousie et Dundee	S. McGregor	do	9	1	9 do ..	38 97
Dalhousie et Steamers du Golfe	H. A. Johnson	A pied	½	1	Saison 1871.	10 00
Dorchester et Rockland	R. A. Chapman	En voiture	3	3	9 mois ..	37 50
Dorchester et Rockport	J. Read	do	12	2	9 do ..	81 75
Dover et Memramcook	P. Bourgeois	do	18	2	9 do ..	90 00
Dover et Moncton	W. Steves	do	12	2	3 do ..	18 75
Doyle Settlement et rivière Louison	D. Murchie	do	3	1	9 do ..	10 50
Dungiven et Memramcook	J. McVey	do	4	1	9 do ..	18 75
East Scotch Settlement et Springfield.....	C. Little	do	8	1	9 do ..	17 94
Edmundston et Grande Chute	J. R. Curran	do	37	6	9 do ..	1,197 00
Edmundston et embouchure de St. Francis	J. Hartt	do	36	2	9 do ..	187 50
Elgin et Collicut Corner	J. Gifford	do	12½	1	9 do ..	37 50
Elgin et Petitcodiac	G. Johnson	do	12	1	9 do ..	29 61
Escuminac et Shoobred	J. Dalton	do	18	1	6 do ..	29 50
Fairhaven et Lord's Cove	T. H. Palmer	do	8	1	9 do ..	36 75
Florenceville et Florenceville Est	A. Taylor	do	1½	1	9 do ..	6 87
Florenceville et Tracey Mills	B. Saunders	do	16	3	9 do ..	102 36
Florenceville et Upper Peel	A. Taylor	do	16	1	9 do ..	190 26
Four Corners, Point Midgie et Lacs du Nord.....	S. Dobson	do	18	1	9 do ..	30 00
Fredericton et Boîtes aux lettres	D. Tobin	A pied	½	12	9 do ..	22 50
Fredericton et Steamers	D. Tobin	do	½	12	Saison 1871.	15 00
Fredericton et Marysville	D. V. Baker	En voiture	4	6	5 mois ..	41 58
do do	T. B. Dunphy	do	4	6	4 do ..	33 33
Fredericton et Newcastle	R. Orr	do	102	3	6 do ..	650 00
Fredericton et New Maryland	L. Fisher	do	5	1	9 do ..	30 01
Fredericton et Stanley	T. B. Dunphy	do	28	1	9 do ..	130 50

ETAT No. 2, C.—Détail des paiements opérés pour le transport des malles dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Durée.	Montant.
Fredericton et Woodstock (côté est)	T. B. Dunphy	En voiture	76	1	9 mois	\$ 277 50
Frédéricton et Woodstock (côté ouest)	Golding et Vanwart	do	63	2	9 do	561 00
Frédéricton et Yoho	J. O'Brien	do	15	1	9 do	72 00
Gagetown et embouch. du Nerepis	S. Cameron	do	38	2	9 do	277 50
Gagetown et Oromocto	A. P. True	do	24	3	9 do	354 35
Gagetown et Welsford	A. P. True	do	36	3	9 do	438 75
Goose Creek et Shepody Road	M. Prescott	do	9	1	9 do	22 50
Grandes Chutes et Undine	J. White	do	9	1	9 do	36 75
Grandes Chutes et Woodstock	W. R. Newcomb	do	74	6	9 do	2,343 75
Grand Harbor et Grand Manan	J. Wooster	do	9	1	9 do	37 50
Grandigüe et Porrier's	F. Léger	do	2	3	9 do	9 00
Hammond Vale et Sussex Corner	I. Brown	do	13	2	9 do	93 00
Hampstead et Hibernia	J. S. Clark	do	6	1	9 do	28 50
Hampstead et Wickham	J. H. Dougan	do	24	2	9 do	23 25
Hampton, Norton et Ossekeag	H. H. Freeze	do	74	2	6 9 do	52 50
Harewood et Salisbury	D. Murphy	do	13	1	9 do	34 50
Harvey et Pointe Wolf	E. Stevens	do	23	3	9 do	164 64
Harvey et St. Jean	W. Fowler	do	81	1	9 do	366 75
Harvey et Salisbury	W. C. Keiver	do	42	6	9 et arrérage	691 90
Harvey station, et Magaguadavic	W. Atcheson	do	18	2	9 mois	110 42
Heron's Island et Nouv. Moulin	P. Currie	do	4	1	9 do	24 00
Hillsborough, Rose Vale et Caledonia	W. D. Bazley	do	33	3	et 1 9 do	120 00
Hillsborough et Salisbury	J. Trites	do	28	2	9 do	149 25
Irishtown et Moncton	W. Larracey	do	16	1	9 do	22 50
Irishtown et Shédiac	J. Sullivan	do	20	1	9 do	57 00
Keswick Ridge et Upper Haynesville	J. Allen	do	22	1	9 do	75 57
Kingston, Kent, et Weldford	J. Harnett	do	29	3	9 do	333 00
Kingston, King, et Pointe Lyon	J. T. Appleby	do	10	1	9 do	60 00
Kingston, King, station des Neuf Mille et Springfield	J. T. Pitt	do	10 & 15	6	et 2 9 do	222 00
Knowlesville et Sommerville	S. H. Shaw	do	27	2	9 do	150 00
Lac George et Lower Prince William	C. L. Tilley	do	4	2	2 do	9 00
Lac George et Haut Magaguadavic	B. Tague	do	20	2	et 1 3 3 do	29 07
do do	J. Moody	do	16	2	et 1 5 3 do	56 94
L'Étete et St. George	G. Dick	do	17	1	9 do	79 68
Little River, Coverdale, et Salisbury	W. Leeman	do	18	1	9 do	46 80
Little River, Sunbury, et Sheffield	J. McGowan	do	12	1	9 do	39 48
Lower Southampton et Woodstock	D. McElwain	do	33	1	9 do	112 50
Lutz Mountain et Moncton	M. Horsman	do	14	1	9 do	29 03
Lyttleton et Newcastle	P. Russell	do	19	1	2 3 do	23 20
do do	J. Tozer	do	19	1	6 do	54 74
McLeod's Mills et Palmerston	H. Landry	do	4	2	- 9 do	37 50
Maugerville et Steamers	W. H. Bent	A pied ou en chal.	12	Saison 1871.		10 00
Maugerville et Upper Maugerville	R. McFadden	En voiture	8	3	6 mois	20 27
Milltown, St. Etienne et Moulin d'en haut	Hardy et Bridges	do	7	6	et 3 9 do	141 00
Millville et Upper Haynesville	A. J. Hoyt	do	4	1	9 do	14 85
Moncton, chemin de, et Shédiac	W. G. Bateman	do	4	1	dc	25 50

ETAT No. 2, C.—Détail des paiements opérés pour le transport des malles dans le Nouveau-Brunswick. —*Suite.*

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Durée.	Montant.
						\$ cts.
Monument Settlement et Richmond Corner.....	H. Graham.....	A pied.....	30	1	9 mois....	97 50
Moore's Mills et Sussex Vale.....	F. C. Buchanan.....	do.....	21	1	9 do ..	75 00
Newcastle et Red Bank.....	P. Russell.....	do.....	14	1	½ do ..	3 04
Newcastle et vapeurs.....	J. Johnston.....	En voiture.....	1	1	Saison 1871.	10 00
New River et Moulins de Prescott	J. Chittick.....	do.....	6	3	mois....	11 47
do do.....	J. E. Knight.....	do.....	3	6	6 do ..	22 94
Newtown et Sussex Vale.....	A. McLean.....	do.....	12	2	9 do ..	105 00
North Joggins et Sackville.....	W. McHaffey.....	do.....	17	1	9 do ..	45 00
Norton, Station de, et Springfield.	W. Kellier.....	do.....	8	3	9 do ..	75 00
Oromocto et station Waasis, etc.	T. A. McLean.....	do.....	6et8	12et1	9 do ..	236 25
do do.....	A. McPherson.....	do.....			Voy.spex. 70	383 25
Ossekeag et St. Martin.....	T. Brown.....	do.....	30	1	9 mois....	135 00
Penobscuis, Station de, et Rivière au Saumon.....	A. Martin.....	do.....	31	1	9 do ..	95 25
Pisarinco et Spruce Lake.....	T. Dean.....	do.....	8	1	9 do ..	24 00
Pleasant Ridge et St. Etienne.....	Hardy et Bridges.	do.....	29	1	9 do ..	120 00
Richmond Corner et l'établissement Watson.....	J. Watson.....	do.....	13	1	9 do ..	39 00
Rivière de la Chute et Upper Kent	A. Hawthorne.....	do.....	2	2	9 do ..	22 50
St. André et St. George.....	C. C. Bridges.....	do.....	22	6	9 do ..	360 00
St. George et Calais, E.-U.....	Cockburn et Dyer.	do.....	35	6	do ..	488 33
St. George et St. Jean.....	Elliott et McMahon.....	do.....	45	6	7 mois....	1,181 25
do do.....	Meade et Boone.....	do.....	45	6	2 do ..	228 33
St. George et Seconde Chute.....	W. Bowden.....	do.....	9	2	9 do ..	59 25
St. Jacques et St. Etienne.....	Hardy et Bridges.	do.....	20	1	9 do ..	105 00
St. Jean et vapeurs de la malle de Indiantown.....	J. Keatley.....	do.....	1	12	Saison 1871.	99 20
St. Jean, St. Martin et Rivière au Saumon.....	W. Ingram.....	do.....	31et40	6&1	9 do ..	330 00
St. Jean—boîtes aux lettres et station de chemin de fer.....	J. Keatley.....	do.....	17	12	3	284 50
St. Jean et Sussex Vale.....	G. McEwen.....	do.....	43	1	9 mois....	195 00
St. Etienne et St. Patrice.....	Hardy et Bridges.	do.....	18	1	5 do ..	66 00
St. Etienne et Ledge.....	S. McClinton.....	do.....	4	3&2	9 do ..	37 50
St. Etienne et Calais, E.-U.....	Hardy et Bridges.	do.....	1	6&12	5 do ..	52 00
Sackville et Sackville d'en haut..	A. Dixon.....	do.....	4	3	9 do ..	58 80
Salt Springs et Sussex Vale.....	G. McEwen.....	do.....	16	1	9 do ..	60 00
Sheffield et vapeurs.....	J. McGovran.....	A pied ou en chal.		12	Saison 1871.	10 00
Sheffield et Gaspereaux d'en haut.	J. E. Simmons.....	En voiture.....	52	2	9 mois....	390 00
Sheffield Academy et vapeurs.....	W. Barker.....	A pied ou en chal.		12	½ Saison, '71.	5 00
Sprague Pointe, Springfield et Anse de Tennants.....	J. Kellier.....	En voiture.....	17	2&1	9 mois....	60 00
Sussex Corner et Sussex Vale.....	H. McMonagle.....	do.....	2	6	9 mois....	45 00
Upper Gagetown et vapeurs.....	J. E. Coy.....	A pied ou en chal.		12	Saison 1871.	10 00
Upper Sheffield et vapeurs.....	S. B. Taylor.....	do.....		12	½ saison '71.	5 00
do do.....	T. Wasson.....	do.....		12	do ..	5 00
Woodstock et Houlton, E.-U.....	R. Orr.....	En voiture.....	14	6	9 mois....	75 00
Traverses sur la Miramichi à Chatham.....	W. M. Kelly.....	.....			5 ans.....	200 00
					Total.....	\$27,407 66

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

ETAT No. 2, C.—Détail des paiements opérés pour le transport des malles dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES AUX STATIONS DE CHEMINS DE FER, ALLER ET RETOUR.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.	No. de voyages par semaine.	Durée.	Montant.
						\$ cts.
Blissville et station de ch. de fer	J. E. Smith.....	En voiture	11	3	3½ mois	8 33
Bloomfield et do	N. Wetmore.....	do	12	9	do	22 50
Boundary Creek et do	M. D. Harris . . .	A pied.....	12	9	do	15 60
Dorchester et do	S. W. Fingley....	do	12	9	do	37 50
Fredericton et do	J. G. Byrne	do		tel q		
				req.	9 do	106 68
Hammond, rivière, et do	W. W. Dodge....	do	6	9	do	15 00
Moncton et do etc	G. Ross	do	12	9	do	91 50
Patterson, établis., et do	E. Hoyt	do	3	2	do	23 98
St. André et do	G. Coles	do	3 et 6	9	do	45 50
St. Jean et do	J. Keatley	do			Voyag. spéc.	18 00
do et do	J. Howe	do			do	5 40
St. Etienne et do	W. E. Springate	do	6	9	mois	24 00
Sackville et do	J. Dixon	do	1	12	do	75 00
Shédiac, chemin, et do	J. Rodgeron	do	1½	3	do	19 50
Westmoreland, Pointe, et do	H. Lowerison	En voiture	1	6 et		
				12	14 do	104 00
Woodstock et do	Glidden et Gilman	do	1½	6	9 do et arrérages	145 00
					Total....	\$757 49

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, C.—Détail des paiements opérés pour le transport des malles dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLS PAR BATEAUX A VAPEUR ET BATIMENTS A VOILES.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Durée.	Montant.
				No. de voyages par semaine.		
						\$ cts.
Campo Bello et Grand Manan ...	A. Ingersoll.....	Bâtiment à voile.	25	1 et 2	9 mois...	300 00
Campo Bello et St. André.....	J. Rice.....	do	17	2	9 do	262 50
Fredericton et St. Jean.....	Small&Hatheway	Bateau à vap....	85	3	Saison 1871.	125 00
do do.....	E. Lunt et Fils..	do	85	3	do	125 00
St. Jean, Digby, N.-E. et Anna- polis, N.-E.....	Small&Hatheway	do	45 et 18	3	9 mois.....	3,000 00
					Total.	\$3,812 50

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, C.—Détail des paiements opérés dans le transport des malles dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLS PAR CHEMINS DE FER.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distances en milles.		Durée.	Montant.
			No. de voyages par semaine.		
					\$ cts.
St. André, St. Etienne, Woodstock et Houlton, E.-U.....	Ciède c. de fer N.B. et du C	121	6	6 mois ..	562 06
St. Jean, Fredericton et Ste. Croix.....	Ch. de fer E. et N.A. (Ouest)	113	6	6 do ..	1,761 52
St. Jean et Shédiac, et Amherst, N.-E....	do (Est)	149	6	9 do ..	5,133 12
				Total....	\$7,456 70

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, C.—*Fin.*

DÉTAIL des dépenses pour la confection et la réparation de sacs de malle, serrures, etc., dans le Nouveau-Brunswick.

Noms des ouvriers.	Détails des comptes.	Montant.	
		\$	cts.
R. Malcolm	Sacs de malle	99	95
J. D. Scott	Cachets pour serrures à rivet	35	00
R. et T. Findlay	Étiquettes et réparations de sacs de malle	72	90
S. J. Shanklin	Réparation d'un sac de malle	00	12
	Total	\$207	97

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, D.

DÉTAIL des paiements opérés pour le transport des malles dans la province de Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

N.B.—Etant pour les neuf mois de service expirés le 31 mars 1872.

Désignation de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distances en milles.		Durée.	Montant.
				No. de voyages par semaine.		
						\$ cts.
Eagle's Nest et en bas du Fort Garry	J. Monkman.....	A chev. ou en voit.	11	1	8 mois ..	62 66
Fort Garry et en haut du F. Garry	G. Tait	do	19	2	11½ do ..	362 42
Fort Garry et Pembina, E.-U.	A. G. Bannatyne	En voiture	65	2	1½ do ..	102 50
do	R. Goulet	do	65	2	5¾ do ..	940 00
do	Blakeley et Carpenter.....	do	65	3	6½ do ..	1,720 00
Fort Garry et Pointe du Chêne ..	J. B. Desautels, dit Lapointe..	A chev. ou en voit.	30	1	10½ do ..	260 44
Fort Garry et Portage La Prairie ..	A. G. Bannatyne	do	60	1	3¾ do ..	105 00
do	C. Tait	do	60	1	8 do ..	400 00
Fort Garry et St. André.....	A. G. Bannatyne	do	16	2	9 do ..	193 40
Pembina et Pembina, E.-U.	do do	do	2	3	2 do ..	28 75
Portage La Prairie et rivière Blanche (White Mud)	H. W. McKenzie	do	19	1	4 do ..	85 00
Portage La Prairie et rivière Blanche (White Mud) ..	E. Field	do	19	1	3 do ..	65 00
					Total,	\$4,325 17

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 2, D.—Fin.

DÉTAIL des paiements faits pour la confection et la réparation de sacs de malle, serrures, etc., dans Manitoba.

Noms des ouvriers.	Détails des comptes.	Montant.	
A. Wright.....	Réparations de sacs de malle	2	12
	Total,	\$2	12

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No. 3, A.

DÉTAIL des paiements opérés pour salaires, etc., dans Ontario et Québec; indiquant, dans chaque cas, le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
BUREAU DE L'INSPECTEUR EN CHEF DES POSTES.			
J. Dewé.....	Inspecteur en chef des bureaux de poste.....	2,400	00
J. D. Paterson.....	Assistant-inspecteur des bureaux de poste, promu de la 3e classe, 1er avril 1872.....	670	00
E. H. Fletcher.....	Commis de 3e classe.....	500	00
LeF. A. Maingy.....	Dessinateur temporaire, spécialement employé, 618 heures.....	309	00
P. B. Symes.....	do do do 66 jours.....	156	00
DIVISION DE QUÉBEC.			
W. G. Sheppard.....	Inspecteur des bureaux de poste.....	2,000	00
A. A. de Gaspé.....	Assistant-inspecteur des bureaux de poste.....	1,075	00
O. Fréchette.....	Commis de 3e classe (y compris arrérages).....	1,100	00
J. Gauvin.....	do 3e do jusqu'au 5 décembre 1871.....	344	09
C. Vohl.....	do 4e do.....	390	00
H. Huot.....	do 4e do depuis le 1er mai 1872 (transf. du b. de p. de Q.).....	73	33
J. Boivin.....	Messageur.....	300	00
DIVISION DE MONTRÉAL.			
E. F. King.....	Inspecteur des bureaux de poste.....	2,000	00
C. W. Hayden.....	Commis de 1re classe.....	1,360	00
F. W. King.....	do 3e do (y compris arrérages).....	780	00
F. J. Logie.....	do 3e do do.....	780	00
D. Nelligan.....	do 3e do do.....	680	00
P. Nelligan.....	Messageur.....	365	01
DIVISION DE KINGSTON.			
R. W. Barker.....	Inspecteur des bureaux de poste.....	1,600	00
J. Meagher.....	Commis de 3e classe (y compris arrérages).....	760	00
A. Jones.....	do 3e do.....	603	34
DIVISION DE TORONTO.			
M. Sweetnam.....	Inspecteur des bureaux de poste.....	2,000	00
W. Cuppage.....	Commis de 2e classe (y compris arrérages).....	1,100	00
G. J. Mason.....	do 2e do.....	1,100	00
J. M. McLochlin.....	do 2e do promu de la 3e classe, 1er oct. 1871 (am. déd.).....	890	00
H. W. Jackson.....	do 3e do.....	600	00
W. E. Griffith.....	do 3e do.....	760	00
T. S. Birchall.....	do 3e do.....	700	00
J. Henderson.....	do 3e do depuis le 15 janvier 1872.....	277	41
A. B. Campbell.....	do 4e do promu de la classe d'aspirant, 1er fév. 1872.....	325	00
J. Macdougall.....	Commis temporaire, du 4 janvier au 23 mai 1872.....	139	34
J. Buchan.....	Messageur.....	365	00
J. Street.....	Porteur depuis le 1er août 1871 (ayant été employé aussi temporairement du 1er avril au 30 juin 1871).....	600	00
DIVISION DE LONDON.			
G. E. Griffin.....	Inspecteur des bureaux de poste.....	2,000	00
G. Cox.....	Commis de 1re classe.....	1,400	00
H. A. Johnson.....	do 2e do.....	1,100	00
A. Thomson.....	do 2e do promu de la 3e classe, 1er octobre 1871.....	900	00
F. Cronyn.....	do 3e do.....	620	00
C. J. N. Shanly.....	Aspirant depuis le 1er janvier 1872 (aussi temporairement du 1er août au 31 octobre 1871).....	225	00

ETAT No. 3.—Détail des paiements pour salaires, etc., dans Ontario et Québec pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
DIVISION DE LONDON.— <i>Suite.</i>			
R. Mercer	Aspirant depuis le 18 janvier 1872	136	29
M. O'Meara	Messenger	365	00
J. Davis	Messenger temporaire du 1er juillet au 30 novembre 1871	32	78
J. Welch	do depuis le 1er décembre 1871	45	62
BUREAU DE POSTE DE QUÉBEC.			
P. G. Huot	Maître de poste	2,000	00
R. G. Patton	Sous-maître de poste	1,400	00
J. E. Bolduc	Commis de 1re classe, surnuméraire	1,200	00
D. Vaughan	do 1re do	1,000	00
J. Grey	do 2e do	916	66
B. Lacasse	do 2e do promu de la 3e classe, 1er octobre 1871	958	32
C. Chamberland	do 2e do	916	66
O. Biron	do 2e do	916	66
W. Handford	do 3e do promu de la 4e classe, 1er février 1872	553	34
H. Huot	do 4e do jusqu'au 30 avril 1872; transf. au bur. de l'insp.	400	01
L. A. Rochette	do 4e do	413	34
W. Newman	do 4e do jusqu'au 27 février 1872	285	07
E. Huot	do 4e do jusqu'au 31 mars 1872	310	00
W. B. Henchey	do 4e do depuis le 20 mai 1872 (ayant été employé aussi temp'n't. du 27 juin 1871 au 20 mars 1872)	339	34
F. X. Labbé	do 4e do promu de la charge de facteur, 1er avril 1872	360	00
J. G. Poston	Aspirant depuis le 1er juillet 1871	275	00
W. White	do depuis le 6 novembre 1871 (ayant été employé aussi temporairement du 1er au 31 juil. et du 1er au 30 sept. 1871; facteur temporaire du 1er au 31 août, et du 1er au 9 octobre 1871)	271	75
F. Giasson	do du 1er au 31 juillet 1871	25	00
P. Morrisset	Commis temporaire	291	00
F. Gaboury	do	291	00
P. Neville	Facteur, jusqu'au 30 septembre 1871	108	38
U. Vezina	do depuis le 1er août 1871	275	00
J. McClutchy	do depuis le 4 octobre 1871	197	41
N. Giasson	do depuis le 18 avril 1872 (ayant été emp. aussi tem. pen. 6 j.)	41	00
W. Anderson	Facteur temporaire, du 10 mars au 13 avril 1872	35	00
O. Plamondon	Leveur de boîtes aux lettres	315	00
O. Plamondon	Messenger	399	99
J. Evarts	do	300	00
F. Angers	Facteur temporaire, à St. Roch de Québec	495	00
BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL.			
E. S. Freer	Maître de poste	2,000	00
M. Emery	Faisant fonction d'assistant-maître de poste	1,400	00
McD. Simpson	Commis de 1re classe, jusqu'au 30 septembre 1871	400	00
J. T. Wright	do 1re do	1,100	00
H. A. Bourret	do 1re do	1,000	00
H. Huddell	do 1re do	1,191	66
J. McKeon	do 1re do promu de la 2e classe, 1er mars 1872	990	00
V. Baillargeon	do 1re do do do do	836	66
M. Murphy	do 2e do	1,100	00
U. Benoit	do 2e do	936	66
L. Malard	do 2e do	936	66
J. J. Palmer	do 2e do promu de la 3e classe, 1er octobre 1871	850	00
F. Pridham	do 2e do do do 1er mars 1871	891	66
S. Johnston	do 3e do	796	68

ÉTAT No. 3, A.—Détail de toutes les dépenses, pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.
BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL.— <i>Suite.</i>		
A. D'Amour	Commis de 3e classe	\$ 756 66
T. F. Larseneur	do 3e	756 66
F. Forsyth	do 3e	756 66
D. Robinson	do 3e	756 66
H. A. Lemieux	do 3e	716 66
W. Fenton	do 3e	716 66
J. St. Amour	do 3e	656 69
J. C. Simms	do 3e	656 69
J. O'B. Scully	do 3e	656 69
D. O'Connor	do 3e	636 66
F. X. Beauregard	do 3e	636 66
L. Pepin	do 3e	636 66
J. J. Drew	do 3e	636 66
O. Clement	do 3e	636 66
A. Loftus	do 3e	636 66
T. Desnoyers	do 3e	636 66
H. Goyette	do 3e	636 66
J. A. C. Macpherson	do 3e	300 00
E. Mayer	do 3e	510 00
J. B. A. Daoust	do 4e	376 66
J. Senez	do 4e	396 66
F. Swift	do 4e	120 00
R. Duncan	do 4e	496 66
R. J. Arless	do 4e	516 66
J. E. Barcelo	do 4e	355 00
F. X. Lefebvre	do 4e	355 00
A. A. Auger	do 4e	560 00
G. Beaudoin	do 4e	84 03
J. A. Aylmer	Aspirant	300 00
H. McKenzie	do	182 20
P. O'Reilly	Facteur	560 00
O. Filiatrault	do	488 34
A. Dowd	do	261 93
E. C. Dowd	do	318 34
T. Giroux	do	268 55
P. Lapointe	do	318 34
A. Dufresne	do	326 66
C. Lefebvre	do	300 00
J. B. Plante	do	300 00
J. Melançon	do	218 85
A. S. Higgins	do	182 20
P. R. Madden	do	182 20
J. Beaudoin	do	181 40
F. Ménard	do	176 60
P. Rottot	do	175 80
L. Lefebvre	do	166 67
De V. V. de Grand Pré	do	360 00
A. P. Giroux	do	100 81
A. A. Doray	do	29 16
J. Maher	Agent chargé de levées de boîtes	350 01
J. Odell	do do	309 16
J. Brennan	do do	300 00
P. Leahy	do do	300 00
J. L'Abbé	do do	300 00
P. Patterson	Gardien de bureau	37 27
M. Mullin	Messageur	384 00
J. Thompson	do	243 00
J. St. Amour	do	334 00
R. Tarbutt	Gardien de nuit, depuis le 8 décembre 1871	173 22
	Journalier et chauffeur, depuis le 1er octobre 1871	244 00

ÉTAT No. 3, A.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.			
		\$	cts.
G. P. Baker	Maitre de poste	2,000	00
C. L. Stephens	Assistant-maitre de poste	1,200	00
H. G. Dunlevie	Commis de 2e classe	916	66
F. French	do 2e	916	66
F. Hawken	do 3e	656	67
C. S. Scott	do 3e	616	66
J. T. Bartram	do 3e jusqu'au 15 novembre 1871	225	00
E. B. Bates	do 4e	496	66
A. S. Phillion	do 4e jusqu'au 31 mars 1872	410	00
J. H. Pinhey	do 4e jusqu'au 31 juillet 1871	80	00
E. S. McDermott	do 4e (amende déduite)	375	66
J. Bishop	do 4e	360	00
E. J. O'Connor	do 4e	360	00
C. Shaw	do 4e	360	00
E. H. Williams	do 4e promu de la classe des temp., 1er fév. 1872	436	50
G. W. Baker	Aspirant	300	00
F. Roberge	do promu de la classe des temporaires, 1er septembre 1871	300	00
C. J. Tasker	do du 1er septembre 1871 au 28 février 1872 (ayant été employé temporairement du 15 juillet au 31 août 1871)	188	71
P. A. Maingy	do depuis le 24 octobre 1871	181	25
D. Gordon	do depuis le 1er mars 1872	75	00
J. Smith	do do do	75	00
H. Phillion	do do do	75	00
L. Thompson	do depuis le 1er avril 1872	50	00
L. F. Cobet	Facteur	360	00
V. Dazé	do	303	34
B. Huckell	do	300	00
T. Hartnedy	Messageur	300	00
J. Brown	Facteur temporaire, 22 jours	33	00
T. Smith	do do du 4 au 7 novembre 1871	4	50
P. Campbell	Messageur temporaire, du 1er au 30 septembre 1871	21	00
BUREAU DE POSTE DE KINGSTON.			
R. Deacon	Maitre de poste	1,840	00
W. Shannon	Assistant-maitre de poste	1,066	68
A. Magurn	Commis de 2e classe	1,016	66
J. Kelly	do 2e (y compris arrérages)	975	00
R. T. Burns	do 3e	756	66
R. Deacon, Jr	do 4e	396	66
H. G. Goodfellow	do 4e	376	66
J. P. Carberry	Aspirant depuis le 1er avril 1872	50	00
P. Lindsay	Facteur	480	00
H. Dunbar	Messageur	300	00
J. Sommerville	Commis temporaire du 25 au 29 septembre 1871	7	50
J. G. Strachan	do du 25 au 30 mars 1872	9	00
BUREAU DE POSTE DE TORONTO.			
J. Lesslie	Maitre de poste	2,000	00
G. H. Backas	Assistant-maitre de poste	1,500	00
J. H. Davis	Commis de 1ère classe	1,200	00
J. Carruthers	do 1ère	1,166	67
A. Cooper	do 2e	1,083	34
A. Langlely	do 2e	1,083	34
A. Corke	do 2e	1,096	68
A. Barley	do 2e	1,065	68
J. Forsyth	do 2e	900	00

ETAT No. 3, A.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 Juin 1872.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.
		\$ cts.
BUREAU DE POSTE DE TORONTO.— <i>Suite.</i>		
H. Boulter	Commis de 2e classe, jusqu'au 31 octobre 1871	375 00
P. Hynes	do 2e depuis le 1er mars 1872 (transféré du service des malles sur chemins de fer)	225 00
A. Harstone	do 3e	788 34
H. Falkiner	do 3e	704 99
D. P. Ross	do 3e	716 66
W. Wright	do 3e	716 66
C. R. Butler	do 3e jusqu'au 31 juillet 1871 (amende déduite)	101 67
W. London	do 3e	640 00
A. Webber	do 3e	640 00
J. Moerschfelder	do 3e	600 01
B. M. Armstrong	do 4e	500 00
J. Monaghan	do 4e	500 00
G. A. Ross	do 4e jusqu'au 31 octobre 1871	208 33
B. Langley	do 4e	500 00
J. A. Brodie	do 4e	500 00
J. Egan	do 4e jusqu'au 30 novembre 1871 (transféré au service des malles sur chemins de fer)	180 00
C. Beatty	do 4e (amende déduite)	358 00
P. Ross	do 4e	400 00
F. H. Mickleburgh	do 4e jusqu'au 30 juin 1871 (transféré au service des malles sur chemin de fer)	40 00
A. Beatty	do 4e (amende déduite)	390 00
B. Bascom	do 4e depuis le 24 janvier 1872	127 75
C. H. Fisher	Aspirant jusqu'au 31 octobre 1871 (amende déduite)	124 00
A. T. Middleton	do	300 00
R. Winstanley	do depuis le 11 septembre 1871	215 84
C. P. Bell	do depuis le 19 octobre 1871	185 49
W. M. Bennett	do depuis le 1er décembre 1871	150 00
H. H. Crocker	do depuis le 18 décembre 1871	136 29
A. Rains	do depuis le 16 mars 1872	62 90
R. Stephens	Surintendant des facteurs	500 00
J. McClosky	Facteur	440 00
J. Ross	do	491 68
J. Alston	do	400 00
J. Bazeley	do	400 00
J. Clode	do	356 66
J. Hudson	do	356 66
T. Roddy	do	318 34
J. Loughhead	do	318 34
J. M. Shannon	do promu de la classe des temporaires, 23 octobre 1871	271 26
C. Henry	do du 5 février au 30 avril 1872	71 55
G. Downerd	do depuis le 9 mai 1872	11 29
T. Crotty	Agent chargé de levées de boîtes aux lettres	364 16
P. Stewart	do do	300 00
J. H. Rodden	Gardien de bureau, jusqu'au 5 juin 1871	5 27
J. Callaghan	do depuis le 15 juin 1871	365 22
J. Hodkinson	Messageur	400 00
E. R. Hoogs	Assistant-messageur, du 6 février au 16 mars 1872 ; (aussi facteur du 1er novembre 1871 au 5 février 1872)	112 90
G. Crane	Commis temporaire, jusqu'au 31 mars 1872	225 00
J. Carruthers	do depuis le 26 juin 1871	279 17
W. F. Ross	do du 1er au 10 juin 1871	8 34
J. Kekewich	do du 9 au 23 septembre 1871	19 50
J. Loman	do du 9 au 16 septembre 1871	10 50
C. Garde	do 197 jours	284 50
J. Whiteside	Chargé temporairement de levées de boîtes aux lettres	9 00
G. Weller	do do du 1er juillet au 31 août 1871	55 00

ETAT No. 3, A.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.
BUREAU DE POSTE D'HAMILTON.		
		\$ cts.
F. E. Ritchie	Maitre de poste	2,000 00
H. Colbeck	Assistant-maitre de poste	1,191 66
C. Howard	Commis de 2e classe	1,100 00
A. Crisp	do 2e	1,100 00
H. A. Eager	do 2e	936 66
J. B. Eager	do 2e	936 66
G. H. Armstrong	do 2e	936 66
T. Burns	do 3e	676 66
J. Gordon	do 3e	676 66
C. B. Ferguson	do 4e jusqu'au 22 juillet 1871	51 29
G. H. Mathews	do 4e	376 66
G. H. Bull	Aspirant depuis le 1er août 1871 (ayant été aussi employé temporairement du 1er au 31 juillet 1871)	275 00
D. J. Macqueen	do depuis le 7 août 1871	244 35
W. S. Smyth	do depuis le 10 octobre 1871	192 74
A. W. Burns	Messageur	368 34
BUREAU DE POSTE DE LONDON.		
L. Lawless	Maitre de poste	1,840 00
R. J. C. Dawson	Assistant-maitre de poste	1,191 66
J. Gordon	Commis de 2e classe	936 66
J. D. Sharman	do 2e	936 66
H. D. Dalton	do 2e promu de la 3e classe, 1er mai 1872, (y compris arrérages)	915 00
J. Hunter	do 3e	636 66
J. McLaughlin	do 3e	636 66
R. F. Matthews	do 3e	636 66
T. J. O'Meara	do 4e	355 00
E. Wilson	do 4e promu de la classe d'aspirant, 1er mars 1872	350 00
SERVICE DES MALLS SUR CHEMINS DE FER,		
<i>(Malls étrangères.)</i>		
T. O. Butler	Commis des malls étrangères	1,000 00
R. McGillivray	do do do	1,100 00
M. Malone	do do do	1,100 00
<i>(Malls de l'intérieur.)</i>		
J. L. Anctil	Commis de malle de 1ère classe, y compris service de nuit (promu de la 2e classe, 1er avril 1872)	1,046 30
A. Carruthers	do 1ère y compris service de nuit (promu de la 2e classe, 1er juin 1872)	1,005 55
N. W. H. Curtis	do 1ère	960 00
A. McCarthy	do 1ère y compris service de nuit	1,113 31
A. G. McWhinney	do 1ère	960 00
W. Matthews	do 1ère	960 00
H. A. Murphy	do 1ère y comp. serv. de nuit (am. déduite)	1,198 00
P. Pardon	do 1ère	960 00
B. D. D. Rorison	do 1ère	960 00
D. A. Ross	do 1ère y compris service de nuit	1,080 00
A. G. Sanders	do 1ère promu de la 2e classe, 1er nov. 1871	906 67
W. Sheppard	do 1ère	960 00
J. D. Thomson	do 1ère y compris service de nuit	1,040 00
A. Walsley	do 1ère do do	1,080 00
J. G. Wright	do 1ère	960 00

ETAT NO. 3, A.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.
SERVICE DES MALLES SUR CHEMINS DE FER.—<i>Suite.</i>		
<i>Malles de l'intérieur.</i>		
J. Wynn	Commis de malle de 1ère classe	\$ 960 cts. 00
W. C. Ashdown	do 2e y compris service de nuit	724 44
J. Bayley	do 2e do do	979 14
W. Beatty	do 2e do do	990 71
N. A. Baudet	do 2e	720 00
J. O. Bennett	do 2e y compris service de nuit	878 52
J. O. Benoit	do 2e do do	645 92
E. Blondeau	do 2e do do	720 00
F. Briegel	do 2e do do	872 59
G. A. Burnham	do 2e do do	975 65
W. F. Burnham	do 2e	680 00
G. F. Burns	do 2e y compris service de nuit	819 20
W. Butler	do 2e do do	980 72
T. A. Corbett	do 2e do do	688 84
A. Couillard	do 2e do do	822 20
H. Cousins	do 2e	693 33
W. T. Cox	do 2e promu de la 3e classe, 1er fév. 1872.	563 34
J. Davidson	do 2e jusqu'au 31 mars 1872.	533 84
A. Denis	do 2e y compris service de nuit	877 03
J. Deslauriers	do 2e do do	652 58
F. C. Dettmers	do 2e do do suspendu du 13 déc. 1871 au 11 jan. 1872 (am. déd.)	766 47
W. Edgar	do 2e depuis le 1er mars 1872	213 34
C. Ermatinger	do 2e y compris service de nuit (am. déd.)	642 67
T. J. Essex	do 2e	720 00
J. F. Fenwick	do 2e y compris service de nuit	803 70
A. Findlay	do 2e do do	811 10
C. Fisher	do 2e promu de la 3e classe, 1er fév. 1872.	570 00
W. H. Flood	do 2e	720 60
E. Gordon	do 2e y compris service de nuit	773 33
P. Hynes	do 2e jusqu'au 29 février 1872, (transféré au bureau de poste de Toronto)	480 00
W. J. Jarvis	do 2e promu de la 3e classe, 1er fév. 1872.	570 00
G. Jones	do 2e y compris service de nuit	990 73
R. Kelly	do 2e	640 00
A. Kerby	do 2e	800 00
G. Lapointe	do 2e y compris service de nuit (promu de la 3e classe, 1er février 1872)	587 40
C. Lefebvre	do 2e y compris service de nuit	879 98
E. Lefebvre	do 2e do do	822 20
A. Menzies	do 2e do do	863 68
J. L. Mercier	do 2e do do	782 21
W. Murphy	do 2e do do	869 62
A. J. Patton	do 2e	720 00
P. Pennock	do 2e	800 00
J. J. Ross	do 2e	800 00
J. F. Ruttan	do 2e jusqu'au 31 juillet 1871, (transféré au département des postes)	53 33
J. Saultier	do 2e y compris service de nuit	1,096 28
G. A. Shaw	do 2e do do	714 02
W. D. Smith	do 2e do do	682 93
A. Somerville	do 2e do do	800 00
P. J. Treahy	do 2e do do	808 90
F. Tyner	do 2e do do	813 27
J. Vallée	do 2e do do	880 00
C. Way	do 2e	640 00
M. Wright	do 2e	800 00
J. Yorick	do 2e depuis le 1er mars 1872, (transféré au département des postes)	200 00
J. D. Anderson	do 3e y comp. serv. de nuit, du 1er nov. 1871	322 22
D. Blondeau	do 3e y comp. serv. de nuit, du 1er déc. 1871	301 10

ÉTAT No. 3, A.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
SERVICE DES MALLES SUR CHEMINS DE FER.— <i>Suite.</i>			
<i>Malles de l'intérieur.—Suite.</i>			
		\$	cts.
R. Brough.....	Commis de malle de 3e classe, depuis le 1er mars 1872.....	160	00
S. Burnham.....	do 3e jusqu'au 30 septembre 1871.....	260	00
L. V. Byrne.....	do 3e y comp. service de nuit, du 24 oct. 1871.....	338	09
J. P. Chillas.....	do 3e y compris service de nuit.....	485	55
L. N. Dionne.....	do 3e do do.....	556	63
J. Egan.....	do 3e do do du 1er déc. 1871 (transf. du bur. de pos. de Toronto).....	294	43
J. Friel.....	do 3e do do.....	480	00
T. Gaudry.....	do 3e y compris service de nuit.....	482	22
C. Harlbut.....	do 3e depuis le 3 juillet 1871.....	477	40
E. F. Johnson.....	do 3e y comp. service de nuit, du 17 oct. 1871.....	353	79
Albert Jones.....	do 3e y compris service de nuit.....	589	52
S. Jones.....	do 3e y comp. service de nuit, du 24 oct. 1871.....	331	43
M. E. Kelly.....	do 3e y compris service de nuit.....	483	33
H. J. Kimlin.....	do 3e do do.....	536	66
A. Lachapelle.....	do 3e do do.....	480	00
M. Lovitt.....	do 3e du 1er mars 1872.....	160	00
S. McLean.....	do 3e y compris service de nuit.....	503	32
N. McLellan.....	do 3e do do.....	531	10
H. Mercer.....	do 2e jusqu'au 29 février 1872.....	333	33
F. H. Mickleburgh.....	do 2e transféré du bur. de poste de Toronto.....	480	00
W. Mitchell.....	do 3e.....	480	00
D. Maloney.....	do 3e.....	480	00
W. C. Noble.....	do 3e y compris service de nuit.....	542	19
W. D. O'Erien.....	do 3e du 1er juin 1872 (transféré du département des postes).....	43	34
R. Peden.....	do 3e.....	480	00
W. Prest.....	do 3e du 6 août 1871.....	393	33
J. W. Rooney.....	do 3e y comp. service de nuit, du 24 juil. 1871.....	455	87
G. V. Salter.....	do 3e.....	480	00
L. Sewell.....	do 3e.....	500	00
E. Webb.....	do 3e y compris service de nuit.....	600	00
C. J. H. Winstanley.....	do 3e do do.....	511	11
J. S. Leslie.....	Commis temporaire de malle, 7 mois et 25 jours.....	352	25
H. D. Filion.....	do do 5 mois.....	199	73
T. McCormick.....	do do 4 mois.....	206	45
R. Pridham.....	do do 4 mois.....	202	58
L. W. Herchmer.....	do do 3 mois et 23 jours.....	228	00
C. Plumb.....	do do 29 jours.....	43	50
A. Thompson.....	do do 17 jours.....	22	66
R. H. Welis.....	do do 9 jours.....	18	00
W. J. Hornick.....	do do 8 jours.....	8	00
		227,331	85
	A DÉDUIRE—Retenues pour fonds de retraite sur les appointements des employés des bureaux de poste des cités, pour le mois de juin 1872, versées au receveur-général et portées en compte le 30 juin 1872.....	655	96
	Total.....	\$ 226,675	89

A. CAMPBELL,

*Maître-Général des Postes.*H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 3, A.—*Suite.*

Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom du bureau de poste.	Revenu brut	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Abbott's Corners	20 78	10 00		
Abbotsford	200 53	58 00		
Aberarder	63 51	26 00		
Abercorn (*discontinué).....	100 45	32 00	*7 50	
Aberfoyle	134 42	54 00		
Abingdon	55 55	20 00		
Acacia	45 88	11 50		
Acton	550 91	171 50		
Acton Vale	458 63	207 50	32 00	
Adamsville	117 16	36 00		
Adare	78 05	28 50		
Adderley	31 46	16 50		
Addison	88 76	32 00		
Adelaide	145 65	61 50		
Admaston	55 86	19 00		
Adolphustown	98 39	46 00		
Agincourt	81 35	23 50		
Ailsa Craig	928 88	251 50		
Aird	19 73	10 00		
Airlie	30 28	10 00		
Alberton	58 56	28 50		
Albion (*y compris arrérages) ..	448 36	175 00	*30 00	
Albury	27 74	15 50		
Aldboro'	225 35	77 00		
Aldershot	25 77	15 00		
Alderville	28 34	12 50		
Alexandria	594 50	217 00	24 00	
Alfred	35 18	13 00		
Algonquin	39 72	14 50		
Allanburg	167 13	67 50		
Allandale Mills	31 70	33 50		
Allan Park	78 92	30 50		
Allan's Corners	116 89	45 00		
Allendale	329 20	80 00		
Allenford	108 84½	43 00		
Allensville, (du 1er novembre 1871.)	11 15	4 16		
Allisonville	57 93	20 00		
Alliston	264 66½	68 50		
Alloa (fermé dans les mois de sept. et oct., 1871.)	28 62	11 82		
Allumettes, Ile des	126 64	49 50		
Alma	216 37	62 50		
Almira	44 44	17 50		
Almonte (*1 trimestre)	1,838 83	458 50	*10 00	*15 00
Alport	34 80	19 00		
Alton	170 41	63 50		
Altona	60 42	23 50		
Alvanley	25 09	18 00		
Alvinston	85 52	25 00		
Amberley	144 64	39 50		
Ambleside	32 75	10 00		
Ameliasburg	172 40	56 50		
Amherstburgh (*y compris arrérages) ..	1,025 84	354 00		*90 00
Amiens	24 03	13 00		
Ancaster	508 60	195 50		
Ancienne Lorette	44 99	19 00		
Anderson	34 77	14 00		
Ange Gardien	30 86	14 00		

ETAT No. 3 A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut	Salaires.	Allocations	Allocations
			pour expéditions en passe.	pour loyers combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Angers.....	48 43	20 00		
Angus.....	567 11	190 50		
Antrim (6 trimestres).....	48 56	21 00		
Appin.....	249 45	76 00		
Appleby.....	69 48	28 50		
Appleton.....	209 76	70 50		
Apsley.....	73 75	21 00		
Apto.....	49 47	25 50		
Arden.....	52 26½	13 50		
Ardoch.....	33 10½	12 00		
Ardtrea.....	46 50½	20 50		
Argyle.....	86 81	25 00		
Arkell.....	65 28	26 00		
Arkona.....	568 11	208 50		
Arkwright.....	138 12	43 50		
Arlington.....	94 71	34 50		
Armadale.....	30 13	10 00		
Armagh.....	38 50	16 00		
Armand.....	29 08	14 50		
Arnow.....	40 02½	11 50		
Arnott.....	70 82	23 50		
Arnprior, (*y compris arrérages).....	1,574 75	515 50	60 00	*73 33
Aros.....	15 51	10 00		
Arthabaska, station d'.....	395 33	140 00		
Arthur.....	677 49	188 00		
Arundel.....	11 30	10 00		
Arva.....	192 76	79 50	16 00	
Ascot Corner.....	49 49	16 00		
Ashburn.....	148 18	56 50	16 00	
Ashburnham.....	163 37	58 00		
Ashdown.....	113 18	60 50		
Ashgrove.....	63 25	22 50		
Ashley.....	24 28	11 50		
Ashton.....	150 15½	45 00		
Ashworth.....	55 79½	14 50		
Assametquagan.....	289 44	113 86		
Aston, station d'.....	31 31	10 50		
Atha.....	46 61	18 00		
Athelstan.....	163 03	83 00		
Athens.....	17 42	10 00		
Atherley.....	186 34	57 50		
Atherton.....	21 13	10 00		
Athlone.....	61 43½	22 00		
Athol.....	103 53	37 00		
Attercliffe.....	87 32	30 00		
Aubigny.....	43 52	16 00		
Aubrey.....	16 33	13 98		
Auburn.....	145 87	59 50		
Audley (du 1er juin 1871).....	22 36	8 33		
Aughrim.....	75 99	22 00		
Aultsville.....	276 55	97 00		
Aurora, (*y compris arrérages).....	1,100 21	341 50		*90 00
Avignon.....	155 51½	37 00		
Avoca.....	8 67	10 00		
Avon.....	40 44	16 00		
Avonbank.....	97 63	35 00		
Avonmore.....	29 64	14 50		
	65 75	25 00		

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Hemmingford	369 89	127 50	60 00	.....
Avonton	46 04	19 50	.....	.....
Ayer's Flat	129 67	30 00	.....	.....
Aylmer, Est	916 41	406 00	81 00	60 00
Aylmer, Ouest (*y compris arrérages)	1,256 38	418 00	.....	*90 00
Aylwin	62 50	24 00	.....	.....
Ayr	771 66	358 00	32 00	.....
Ayton	108 53	41 00	.....	.....
Baby's Point	62 06½	31 00	.....	.....
Baden	259 75	75 00	24 00	.....
Bagot	103 67	30 50	16 00	.....
Bagotville	79 08	52 00	10 00	.....
Baillargeon	17 90	13 50	.....	.....
Baillleboro'	121 40	47 50	.....	.....
Bala	23 13	10 00	.....	.....
Balderson	61 13	25 50	.....	.....
Ballantrae	71 18	24 50	.....	.....
Ballinafad	108 12	38 50	.....	.....
Ballyeroy (3 trimestres)	49 70	15 00	.....	.....
Ballyduff	42 37	19 00	.....	.....
Ballymote	15 03½	11 50	.....	.....
Balmer's Island	74 31	28 00	.....	.....
Balmoral	86 93	28 50	.....	.....
Balsam	93 28	38 00	.....	.....
Baltimore	225 20	70 00	.....	.....
Bamberg	45 93	17 50	.....	.....
Banda	100 32	30 50	.....	.....
Bandon	15 69	10 00	.....	.....
Bangor	36 65½	16 50	.....	.....
Bannockburn	37 05	19 50	.....	.....
Barachois de Malbaie	25 15	11 00	.....	.....
Bark Lake	54 58	32 00	.....	.....
Barnett	43 70	18 00	.....	.....
Barnston	251 90	93 00	.....	.....
Barrie (*y compris arrérages)	4,009 43	935 50	144 00	*180 00
Barrington	29 85	11 00	.....	.....
Bartonville	58 38	23 50	.....	.....
Bath	405 76½	152 00	.....	.....
Batiscan	181 43	66 50	.....	.....
Batiscan, pont de	127 02	111 00	60 00	.....
Battersea	96 39	34 00	.....	.....
Bayfield	473 93	227 00	.....	.....
Bayham	120 94	39 50	.....	.....
Beachburg	169 08	90 50	16 00	.....
Beachville	405 26	150 00	.....	.....
Bealton	44 11	20 50	.....	.....
Beamsville	820 33	258 00	48 00	.....
Bear Brook	90 12	27 00	.....	.....
Beatrice, (depuis le 1er octobre 1871.)	8 16	5 00	.....	.....
Beauharnois	620 34	256 69	32 00	.....
Beaulac	11 84	10 00	.....	.....
Beaulieu, (depuis le 1er septembre 1871.)	16 99½	5 84	.....	.....
Beaumont	67 77	27 00	.....	.....
Beauport	199 55	70 50	.....	.....
Beaurivage	63 88	28 50	.....	.....
Beaverton	629 81	241 50	60 00	.....
Bécancour	223 74	85 50	48 00	.....
Bécancour, Station de	132 89	61 50	24 00	.....

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Becher, (depuis le 1er novembre 1871.)	3 35	4 17		
Bedford	489 98	169 50		
Beebe Plain	84 94	25 50		
Bégon	4 56	10 00		
Belfast	99 21	32 50	24 00	
Belford	54 10	22 50		
Belfountain	28 62	10 50		
Belgrave	107 20	49 87		
Belhaven	65 81	26 00		
Belle Rivière	63 00	24 50		
Belleville (*y compris arrérages)	8,781 16	1,998 50	96 00	*520 00
Bell Ewart	336 66	112 00		
Bellock	44 27	13 00		
Bell's Corners	203 85	70 50		
Belmont	281 36	99 00		
Belmore	152 03	57 00		
Belœil, Station de	36 20	17 50		
Belœil, Village de	203 83½	76 00		
Benmiller	59 39	24 00		
Bennie's Corners	46 67	19 50		
Bensfort	50 49	18 00		
Bentley	48 78	24 50		
Beresford	33 77	12 50		
Bergerville	54 29	27 00		
Berkeley	48 92	16 00		
Berlin	2,597 28	726 50	200 00	120 00
Berne	102 95	39 00		
Bersimis	11 41	10 50		
Berthier, en bas	140 04	50 00		
Berthier, en haut	694 95	319 90	108 00	
Bervie	156 24½	56 00		
Berwick	91 69	29 50		
Bethany	283 71	91 00	24 00	
Bethel	43 40	10 50		
Bewdley	46 14	21 50		
Bic	341 31	131 25		
Bienville	77 05	25 50		
Billings, Pont de	107 87	39 00		
Binbrook	146 39	56 50		
Bingham, Chemin de	22 99	10 00		
Birchton	70 68	24 00		
Birkhall	80 19	29 00		
Birmingham	26 06	10 00		
Birr (*3 trimestres)	141 17	54 50	*9 00	
Bishop's Mills	87 25	33 50		
Bismarek, (depuis le 1er mars 1872.)	3 66	0 83		
Black Bank	18 93	10 00		
Black Creek	93 56	34 50		
Black Heath	29 78½	12 50		
Black River, Station de	42 74	17 00		
Blair	104 96	38 00		
Blairton	147 42	46 50		
Blandford	29 11	12 50		
Blantyre	73 19	27 50		
Blessington	35 17	18 50		
Bloomfield	238 49	88 00		
Bloomingdale	45 63	15 50		

ETAT NO. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Quebec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Révenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Bloomington	60 63	14 00		
Bloomsburg	71 64	37 00		
Bluevale	252 10	85 50		
Blyth	324 67	119 50		
Blytheswood	64 40	21 50		
Bobcaygeon (*y compris arrérages)	791 33	305 50	*72 00	
Bogart (fermé au mois de septembre 1871)	16 40	11 66		
Bolingbroke	13 30	17 50		
Bolsover	67 87	25 00		
Bolton Centre	49 05	17 50		
Bolton Forest	64 49½	21 50		
Bomanton	49 64	16 50		
Bondhead	414 49	145 50	72 00	
Bongard's Corners	21 92	10 00		
Bookton	52 23	15 50		
Bord à Plouffe	16 11	21 50		
Borelia (3 trimestres)	96 82	40 50		
Bornholm	54 88	18 50		
Boscobel	4 81	10 00		
Boston	114 83	45 50		
Bosworth	107 17	42 00		
Botany	26 14	10 50		
Bothwell (*1 trimestre)	1,041 78	331 50		*10 00
Boucherville	172 58	75 00		
Boulter	41 47	11 50		
Bourg Louis	35 05	12 50		
Bowling Green	21 36	10 00		
Bowmanville (*y compris arrérages)	3,305 53	924 50	*67 00	*170 00
Box Grové	47 50	17 00		
Boyne	47 68	17 00		
Boynton	20 21½	14 50		
Bracebridge	835 20	209 00	32 00	
Bradford (*y compris arrérages)	1,257 19	381 50	24 00	*90 00
Braemar	59 04	21 00		
Bramley	60 03	21 50		
Brampton (*y compris arrérages)	2,221 36	615 50		*190 00
Branchton	162 13	54 50		
Brandy Creek	34 66	12 50		
Brantford (*y compris arrérages)	8,295 59	1,810 50	88 00	*380 00
Brechin	108 52	26 00		
Brentwood	134 71	44 00		
Breslaw	100 25	40 50		
Brewer's Mills	70 50	31 00		
Brewster	45 32	16 00		
Bridgenorth	43 28	16 50		
Bridgeport	121 64	39 50		
Bridgewater (*y compris arrérages)	256 30	93 50	*15 00	
Brigham	159 44	36 50		
Bright	271 05	84 50		
Brighton (*y compris arrérages)	1,099 37	353 00	240 00	*90 00
Brinkworth	32 88	10 50		
Brinsley	56 61	20 50		
Brisbane	61 89	24 00		
Bristol (*y compris arrérages)	262 27	72 00	*30 00	
Britannia	54 69	21 00		
Britonville	26 38	10 50		
Broadlands	62 27	11 00		
Brockton	45 86	12 50		

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Brockville	6,218 91	1,586 50	480 00	250 00
Brodhagen (point de rapport)				
Brome	225 15	55 50		
Bromemere	14 65	10 00		
Brompton	17 45	10 00		
Brompton Falls	152 59	50 50		
Bronte	160 10	61 00		
Brookbury	22 90	10 00		
Brooklin	562 84	233 50		
Brooksdale, (7 trimestres)	147 45	60 50		
Brougham	308 32	113 00		
Broughton	12 87	10 00		
Brownsburg	22 72	10 00		
Brownsville	132 71	49 00		
Brucefield	203 78	81 00		
Bruce Mines	348 96	123 00		
Brudeneil	111 77	32 00		
Brunner	14 37	10 00		
Brunswick	10 46	10 00		
Bryanston	78 03	29 00		
Buckhorn	123 77	41 50		
Buckingham	809 11	239 47		
Buckland	33 23	10 50		
Bulstrode	24 14	10 00		
Bulwer	40 04	14 00		
Burford	323 36	129 50		
Burgessville	102 58	39 00		
Burgoyne	89 75	31 00		
Burleigh	19 30	10 00		
Burnbrae	73 76	23 50		
Burnhamthorpe	17 89	14 50		
Burnley	29 03	10 00		
Burns	24 65½	12 00		
Burnstown	85 55	28 50		
Burritt, Rapide de	262 38	117 00		
Burteh	36 58	16 00		
Burton	43 56	16 00		
Bury's Green	23 88	10 00		
Bushfield	19 86	10 00		
Bute	34 04	18 00		
Buttonville	74 72½	33 50		
Buxton	139 10	45 50		
Byng	63 68	20 50		
Byng Inlet	223 78	58 00		
Byron	82 34	32 00		
Cacouna	372 76	198 50		
Cadmus, (depuis le 1er août 1871)	11 78	7 50		
Cæsarea	43 25	16 00		
Cainsville	157 44	60 50		
Caintown	45 64	20 00		
Cairngorm, (depuis le 1er mars 1872)	0 87	0 83		
Caistorville	102 42½	32 50		
Calabogie	16 76	10 00		
Calder	15 47	10 00		
Caldwell	21 69	10 00		
Caledon	225 25	85 00		
Caledon Est	177 60	46 00	16 00	
Caledonia Springs	92 30	38 12		

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Calton	18 42	10 00		
Calumet, Ile	62 45	22 00		
Cambray	214 09	70 50		
Camden Est	223 85	77 00	16 00	
Cameron	46 31	17 50		
Camilla	73 22½	28 50		
Camlachie	194 83	63 00		
Campbellford	731 52	234 50		
Campbell's Cross	131 29	45 00		
Campbellville	99 99	39 00		
Campden	77 52	27 50		
Canard, Rivière au	8 37	10 00		
Canboro'	65 54	27 00	16 00	
Candasville, (depuis 1er décembre 1871)	7 05	3 33		
Canfield	251 72	73 00	16 00	
Cannifton	158 04	66 00		
Canning	105 57	41 00		
Cannington	521 77	160 50		
Canrobert	114 67	41 50		
Canterbury	12 10	10 00		
Cantley	58 44	21 50		
Canton	68 34	28 50		
Cap à l'Aigle, (revenu compris dans Murray Bay)		20 00		
Cap Chat, (depuis 1er novembre 1871)	20 29	5 00		
Cap des Rosiers	36 48	11 50		
Cap Cove	82 15	39 50		
Capelton	87 56	40 50		
Cap Rich	41 99	23 12		
Caplin, (depuis 1er juin 1871)	42 39	9 83		
Cap Madeleine	42 21	14 00		
Cap Rouge	59 84	24 00		
Cap St. Ignace	155 06	50 50		
Cap Santé	101 49	48 00		
Carden	60 36½	25 50		
Carillon	194 50	86 00		
Carleton	201 49	91 50	128 00	
Carleton Place (*1 trimestre)	1,102 67	275 50		*10 00
Carlingford	84 23	26 50		
Carlisle	149 34	52 50		
Carlow	80 66	30 00		
Carlsruhe	72 11	33 00		
Carluke (*discontinué)	102 44	39 00	*8 00	
Carnarvon	15 57	10 00		
Carnegie	16 36	10 00		
Carp	151 66	54 00	16 00	
Carronbrook	344 78	132 50		
Carrville	43 86	17 00		
Carsonby	14 49	10 00		
Carthage	52 23	20 50		
Cartwright	264 49	82 00		
Cashel	42 30	15 50		
Cashmere	61 07	26 50		
Casselman	7 04	10 00		
Castile	9 82	10 00		
Castlebar	93 71	37 50		
Castleford	78 63	24 00		
Castlemore	22 73	12 00		

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Castleton	356 46	109 50		
Cataract	53 53	26 50		
Cataraqui	164 99	60 50		
Cathcart	97 94	38 00		
Caughnawaga	90 94	36 00	88 00	
Causapsal	162 26	19 00		
Cayuga	786 33	193 50	16 00	
Cazaville	30 60	10 00		
Cedar Grove	54 11	18 50		
Cedar Hall	77 11	19 00		
Cedar Hill	36 14	13 00		
Cèdres	117 42	40 50		
Cedarville	25 32	10 00		
Centre Augusta	16 85	10 00		
Centreton	42 47	16 00		
Centreville	145 28	87 50		
Chambly, bassin de	334 09	123 00		
Chambly, canton de	290 25	111 50	72 00	
Champlain	156 54	54 50	10 00	
Chandos	23 58	13 00		
Chantelle	14 72	10 00		
Chantry, (depuis 1er juillet 1871)	17 07	7 50		
Charing Cross	123 07	39 00	72 00	
Charlesbourg	63 56	23 50		
Charleston	21 40	10 00		
Charleville	13 97	10 00		
Châtboro', (depuis 1er décembre 1871)	6 48	3 33		
Chateauguay	115 35	44 00		
Chateauguay, bassin de	71 76	32 00		
Chateau Richer (*y compris arrérages)	107 22½	42 50	*51 00	
Chatham	6,041 05	1,248 60	240 00	200 00
Chatillon	21 36	10 00		
Chatsworth	306 59	114 00	16 00	
Cheapside	143 24	45 50		
Chelsea	465 99½	149 50		
Cheltenham	135 65	49 50		
Chepstow	44 73	20 50		
Cherry Creek	16 85	10 00		
Cherry Valley	84 89	24 00		
Cherrywood, (depuis 1er juillet 1871)	45 54	7 50		
Chesley	141 47	45 00		
Chester	58 08	27 00		
Chesterfield	80 25	26 50		
Cheviot	16 54	10 00		
Chichester	83 82	26 00		
Chicoutimi	487 01	157 50	32 00	
Chippawa	875 16	318 50		
Chlorydormes (depuis 1er janvier 1872)	7 88	2 50		
Churchill	61 61	27 50		
Churchville	62 59	22 50		
Châte à Blondeau	48 82	15 00		
Clachan	31 06	10 50		
Clapham	19 53	10 00		
Claremont	312 37	103 00		
Clarence	214 12	84 50		
Clarence Creek	69 61	18 00		
Clarenceville	275 56	99 50	16 00	

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Clarendon Centre	267 87	70 00		
Clareview	11 01	10 00		
Clarke	265 24	85 00		
Clarksburg	332 99	109 00		
Claude	112 13	40 00		
Clavering	18 74½	10 00		
Clayton	138 80	47 50		
Clear Creek	101 52	39 00		
Clearville	201 83½	74 00		
Clifford	569 63	144 00		
Clifton	969 77	409 00	200 00	100 00
Clinton (*y compris arrérages)	2,230 36	659 50	60 00	*180 00
Clontarf	25 96	32 50		
Clover Hill	89 84	30 00	16 00	
Cloyne	43 35	12 50		
Clyde	35 44	17 50		
Coaticook (*1 trimestre)	1,294 77	458 00		*10 00
Cobden	66 53	39 36		
Coboconk	75 47	22 00		
Cobourg	4,567 10	1,232 00	240 00	200 00
Codrington	106 94	38 50		
Colbeck	15 46	10 00		
Colborne (*y compris arrérages)	1,049 55	349 50	56 00	*90 00
Colchester	117 16	45 00		
Coldsprings	126 83	39 50		
Coldstream	91 57	31 50		
Coldwater	333 09	87 50		
Colebrook	72 93	26 00	16 00	
Coleraine	69 45	25 50		
Coleridge	17 36	10 00		
Colinville	48 11	16 50		
Collfield	72 29	23 00		
Collingwood (*y compris arrérages)	2,389 25	754 50	240 00	*195 00
Collin's Bay	62 07	22 50		
Collin's Inlet	56 02	14 00		
Colpoys's Bay	69 43	28 50		
Columbus	275 50	105 00		
Comber	117 54	31 00		
Combermere	82 20	38 50		
Como	68 45	26 00		
Compton	784 62	323 50	48 00	
Concord	138 33	51 50		
Conestogo	158 56	61 00		
Coningsby	22 96	10 00		
Connor	31 97	12 00		
Conroy	26 55	10 00		
Consecon	296 53	109 00		
Constance	130 81	52 50		
Contreecœur	101 61	50 00		
Conway	89 86	41 50	16 00	
Cookshire	359 36	166 09		
Cookstown	415 82	136 00	48 00	
Cooksville	175 98	69 00		
Cooper	32 59	12 00		
Copenhagen	41 96½	11 00		
Copetown	167 00	58 00		
Copleston	17 23	10 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Corinth	42	37	14	50				
Cornwall	2,373	36	738	00	144	00	120	00
Corunna	186	68	73	00				
Côteau du Lac	114	76	49	00				
Côteau Landing	273	96	126	50	48	00		
Côteau Station	89	98	41	00	92	00		
Côte des Neiges	119	74½	38	50				
Côte St. Paul	153	34½	62	50				
Cotswold	68	97	29	50				
Coulson	16	62	10	00				
Courtland	91	18	34	50				
Coventry	54	03	16	50				
Coverley	23	02	10	00				
Covey Hill	71	68	26	50				
Cowal	44	36	11	00				
Cowansville	520	88	191	00				
Craighurst	140	63	46	50				
Craigleith	31	21	13	00				
Graigsholme	51	49	12	50				
Craig, station du chemin (depuis le 1er juillet 1871)	17	69	5	00				
Craigvale	198	32	60	00				
Cranbourne	23	46	11	50				
Cranworth	10	49	10	00				
Crawford	30	19	10	00				
Credit	182	30	78	50				
Crediton	132	14	55	50				
Creek Bank	39	95	14	50				
Creemore	204	36	83	50				
Creighton	36	04	12	00				
Cressy	48	99	22	00				
Crieff	29	98	14	50				
Crinan	49	38	17	50				
Crofton	21	04	10	00				
Cromarty	128	12	44	00				
Cross Hill	133	60	45	00				
Cross Point	96	95	29	00	24	00		
Croton	17	00	10	00				
Crowland	74	43	29	50				
Croydon	64	06	25	50				
Cruickshank	16	35	10	00				
Crumlin	38	36	18	00				
Crysler	109	72	42	00				
Culloden	176	54	61	50				
Cumberland	220	93	97	91				
Cumminsville	127	40	44	50				
Cumnock (3 trimestres)	60	45	21	00				
Curran	108	89½	34	00				
Cushing	165	63	65	00				
Dacre	73	11½	24	00				
Daillebout	76	23	31	00				
Dalesville	77	91	29	50				
Dalhousie Mills	112	28	31	50				
Dalbaire	12	27	10	00				
Dalkeith	59	51	22	50				
Dalrymple	26	89	10	00				
Dalston	87	25	30	00				
Danford, Lac	11	84	10	00				

ÉTAT NO. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite*

Nom du bureau de poste.	Montant du revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Danforth	26 74	21 00		
Danville (* 1 trimestre)	1,204 57	368 00	32 00	*10 00
Darrell	40 55	10 50		
Dartford	54 82	17 50		
Dartmoor	15 52	10 00		
Dashwood (depuis le 1er décembre 1871)	20 51	6 00		
Davenport	69 46	29 00		
Davisville	35 54	10 50		
Dawn Mills	155 27	52 00		
Daywood	16 50	10 00		
Dealtown	37 79	16 50		
De Cewsville	108 53	22 00		
Deerdoch	8 98	10 00		
Deerhurst	45 69	16 00		
Dee Side (depuis le 1er août 1871)	5 20	6 66		
Delaware	364 24	152 00		
Delhi	360 55	104 00	32 00	
Delta	205 27	85 00		
Demorestville (* 3 trimestres)	158 35	68 00	*9 00	
Denbigh	34 35	12 50		
Denfield	38 28	14 00		
Denison's Mills	30 73½	10 50		
Deniston	37 32	12 50		
De Ramsay	22 93	10 00		
Derryville	16 29	10 00		
Derry, West	41 47	18 50		
Derwent	68 01	31 00		
Desboro'	56 78	15 00		
Deschambault	166 20	60 50		
Desert Lake (depuis le 1er septembre 1871)	6 69	5 87		
Desmond	16 55	10 00		
Détour du Lac	61 20	26 50		
Deux Rivières	58 11	23 50		
Devizes	64 43	24 00		
Devon	115 08	44 50		
Dewittville	85 58	31 00		
Dexter	35 94	12 50		
Diamond	34 44	11 00		
Dickens (depuis le 1er septembre 1871)	23 32	5 83		
Dickinson's Landing	182 94	78 00		
Dingle (* y compris les arrérages)	720 81	281 50	*27 00	
Dixie	48 75	24 00		
Dixon's Corners	109 85	28 50		
Dobbinton	19 45	10 00		
Dollar	25 72	12 00		
Domaine de Gentilly	7 87	10 00		
Don	23 05	10 00		
Doncaster	38 93	10 50		
Donegal	33 47	14 50		
Doon	129 02	47 00		
Doran	20 79	10 00		
Dorchester, station de	107 86	33 50	32 00	
Dorking (3 trimestres)	22 03	12 00		
Dornoch	38 47	15 50		
Douglas	157 90	48 50		
Douglastown	49 19	15 87		
Dover, Sud	26 73	10 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Montant du revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Downeyville.....	74 29	29 50		
Downsview.....	57 58	19 50		
Drayton.....	408 25	105 00		
Dresden.....	714 99	269 00		
Drew.....	11 12	9 96		
Drew's Mills.....	49 58	10 50		
Dromore.....	96 00	36 50		
Drum.....	15 04	10 00		
Drumbo.....	353 03	125 00		
Drummondville, Est.....	405 09	132 00	16 00	
Drummondville, Ouest.....	739 25	285 50		
Drumquin.....	45 14½	16 00		
Drury.....	5 47	9 17		
Dryden.....	101 45	13 00		
Duart.....	243 48	82 50		
Dudswell.....	104 10	28 50		
Dufferin.....	81 69	22 00		
Dumblane.....	36 08	13 50		
Dunany.....	18 43	10 00		
Dunbar.....	130 04	38 50		
Dunbarton.....	191 12	60 00		
Duncan.....	91 28	10 00		
Duncrief.....	64 18	23 00		
Dundaik.....	79 05	24 50		
Dundas (* y compris les arrérages)	2,410 45	679 00	*270 00	120 00
Dundee.....	84 73½	35 50		
Dundee Centre.....	50 09	17 50		
Dundela.....	34 10	12 50		
Dundonald.....	45 35	15 00		
Dunedin.....	23 04½	11 50		
Dungannon.....	217 75	71 00		
Dunham.....	506 64	260 50	16 00	
Dunkeld.....	109 45	27 00		
Dunnville (* y compris les arrérages)	1,360 10	375 00	72 00	*90 00
Dunraven.....	22 19	10 00		
Dunrobin.....	15 75	10 00		
Dunsford.....	55 56	20 50		
Dunsinane (fermé le 1er mai 1871)	0 38	0 83		
Duntroon.....	136 41	74 00		
Dunvegan.....	72 73	34 00		
Durham.....	1,355 07	480 00	96 00	60 00
Eagle.....	221 69	63 00		
Eardley.....	48 50	17 50		
East Arthabaska.....	83 99	27 50		
East Bolton.....	61 73	19 50		
East Chester.....	23 31	10 00		
East Clifton.....	52 37	16 50		
East Dunham.....	42 57	16 00		
East Farnham.....	155 86	57 50		
East Hawkesbury.....	66 48	21 50		
East Hereford.....	13 16	10 00		
East Magdala.....	21 67	10 00		
Easton's Corners.....	285 27	85 50		
East Oro.....	58 79½	16 00		
East Templeton.....	114 88	36 50		
East Williamsburch.....	33 75	12 00		
Eastwood.....	159 37	65 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Montant du revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Eaton	255 47½	110 50		
Eddystone	36 07	14 00		
Eden	88 65	35 50		
Eden Mills	122 18½	42 50		
Edgar	93 83	28 50		
Edgecombe	20 53	10 00		
Edgeworth	44 36	13 00		
Edmonton	152 55	47 50	32 00	
Edwardsburgh	359 43	125 00		
Effingham	25 40	12 00		
Eganville	456 69	160 50		
Egbert	34 48	12 00		
Egerton	31 08	12 50		
Eglington (3 trimestres)	155 01	56 00		
Egmondville	229 13	79 00		
Egremont	91 93	34 50		
Egypte	10 23	10 00		
Elba, (depuis le 1er juillet 1871)	11 15	7 50		
Elder	14 42	10 00		
Eldorado	33 25½	26 00		
Elfrida	34 72	14 50		
Elgin	147 80	60 00		
Elginburg	82 34	29 00		
Elginfield	58 42	25 50		
Elimville	58 30	16 50		
Elizabethville, (fermé le 1er janvier 1872)	20 51	10 50		
Ellengowan	77 58	20 00		
Ellismere	68 31	28 00		
Elliott	13 43	10 00		
Elm Grove	44 88	15 50		
Elmira	609 37	190 50		
Elmvale	65 67½	25 50		
Elmwood	57 46	21 50		
Elora (y compris les arrérages)	1,808 98	580 50	*269 67	*120 00
Elphin, (depuis 1er octobre 1871)	16 82	5 00		
Elsinore	51 34	19 50		
Embro	456 27	160 00		
Embrun	57 85	20 50		
Emerald	65 69½	23 00		
Enfield	27 31	17 00		
Enniskillen	218 06	75 00		
Ennismore	73 39	25 00		
Enterprise	114 84	37 00		
Epping	48 43	18 50		
Epsom	85 88	32 50		
Eramosa	59 24	20 00		
Ersbville	11 52	10 00		
Erie	18 49	10 00		
Erin	359 47	171 00		
Erinsville	77 72	30 00		
Erroll	20 65	10 00		
Escott	84 03½	24 00		
Escuminac, (Revenu compris dans Carleton)		24 00		
Esquesing	104 50	37 00		
Ethel	58 31	19 00		
Etobicoke	106 35	33 50		
Eugenia	91 79	33 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Montant du revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Evelyn	35 08	10 00		
Everett	78 02	14 50		
Eversley	69 94½	26 00		
Everton	112 96	36 50		
Exeter	777 51	273 50	24 00	
Fafard	11 34	10 00		
Fairfield	42 72	27 50		
Fairfield, Est.	30 94	10 50		
Fairfield Plain	39 39	17 00		
Fairview	25 93	10 00		
Falkenburg (* 3 trimestres)	60 92	24 00	*12 00	
Falkirk	97 71	41 00		
Falkland	106 31	41 00		
Fallbrook	38 94	18 50		
Farmersville	444 09	147 00		
Farmington	12 76	10 00		
Farnboro'	15 44	10 00		
Fardon, (depuis le 1er décembre 1871)	7 34	3 33		
Farnham Centre	70 88	21 00		
Farquhar	48 85	18 00		
Farran's Point	127 31	42 50		
Father Point	50 28½	16 50	24 00	
Felton (2 trimestres)	2 55	5 00		
Fenagavale	18 54	10 00		
Fenella	41 16	20 00		
Fenelon Falls	586 33	182 50		
Fennells	37 03	14 50		
Fenwick	183 98	55 50		
Tergus (* y compris les arrérages)	1,968 18	557 00	180 00	*140 00
Ferguson's Falls	59 40	23 00		
Fergusonvale	22 30	10 50		
Fernoy	24 11½	10 00		
Fernhill	79 55	26 00		
Feversham	82 65	33 00		
Fingal	635 92	201 50		
Fintona	14 24	10 00		
Fisherville	73 56	30 50		
Fitch Bay	107 68	27 00		
Fitzroy Harbor	260 53	94 50		
Fleetwood, (depuis le 1er février 1872)	2 99	2 50		
Flesherton	369 80	137 50	39 00	
Flinton	34 52	14 00		
Flora	18 56	10 00		
Florence	499 62	152 50		
Foley	31 91	15 50		
Fontenoy	14 32	10 00		
Fonthill	535 98	192 00		
Fordyce	11 53	10 00		
Forest	553 85	163 00		
Forester's Falls	120 64	36 00	16 00	
Forest Mills	41 08	16 50		
Forestville	73 36	25 00		
Forfar	32 95	15 50		
Fermosa	256 03	83 00		
Fort Coulonge	156 83	45 50		
Fort Erie (* 1 trimestre)	1,111 19	218 00		*10 00
Fort William, L. S.	43 31	204 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Montant du revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Fort William, Pontiac	38 26½	16 50		
Fournier	36 40	14 00		
Foxboro'	103 39	33 50		
Fox River	73 73	28 50		
Frampton	95 16	37 00		
Frankford	300 43½	118 50		
Frank Hill, (depuis le 1er janvier 1872)	2 92	2 50		
Franklin	70 50	24 00		
Franklin Centre	141 56	59 50		
Franktown	140 97	54 50	96 00	
Frankville	150 42½	54 50		
Freeport	139 65	44 50		
Freeport	71 97	25 00		
Freiburg	98 14	36 50		
Freighsburg	567 39	213 00	16 00	
French Village	147 50	50 37		
Frogmore	38 78	19 50		
Frome	80 91	29 00		
Frost Village	118 09	60 50		
Fulford	44 38	14 00		
Fullarton	190 88	66 50		
Fulton	40 39	11 50		
Gad's Hill	39 43	14 00		
Galt	4,931 27	1,205 50		170 00
Galway	14 22	11 50		
Gamebridge	51 94	14 50		
Ganaquoque (*y compris les arrérages)	1,709 92	551 00		*135 00
Garafraza	288 93	101 00		
Garden Hill	52 21	10 00		
Garden Island	204 28	83 50		
Garden River	34 48	11 00		
Garneau	7 41	10 00		
Garthby	10 96	9 60		
Gaspé Bassin	497 61	230 50	57 00	
Gemley	30 12	14 00		
Geneva	31 28	12 00		
Genoa, (depuis le 1er octobre 1871)	8 24	5 50		
Gentilly	229 85	74 75		
Georgetown (*1 trimestre)	1,321 10	387 00	72 00	*10 00
Georgeville	264 15	82 00	10 00	
Georgina	349 48	119 00		
Gilbert's Mills	15 88	10 00		
Gilford	130 68	59 00		
Gladstone	54 61½	25 50		
Glamis	69 13	20 50		
Glanford	168 90	66 50	20 00	
Glanmire, (depuis le 1er novembre 1871)	3 66	4 17		
Glanworth	91 71	36 50		
Glascott	20 88	11 50		
Glasgow	36 88	13 09		
Glenallan	229 84	91 50		
Glenarm	24 84	10 00		
Glenburnie	19 63	10 50		
Glencairn	65 00	22 00		
Glencoe	569 98	153 50		
Glendower	9 53	10 00		
Glen Huron	63 03	15 50		

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Montant du revenu brut.		Salaires.	Montant des allocations.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.		\$	cts.	\$	cts.
Glenloyd	42	79	22	00			
Glenlyon, (3 trimestres)	94	81	27	00			
Glenmeyer	24	87½	10	00			
Glen Morris	192	85	66	00			
Glen Murray	57	08	12	00			
Glennevis	92	38	33	00			
Glen Sutton	9	10	10	00			
Glen Tay	93	63	44	00			
Glenvale	30	30	14	00			
Glen Williams	185	06	61	50			
Goble's Corners	103	09	36	50			
Goderich (* y compris les arrérages)	4,650	67	1,165	00	114	00	*220 00
Goldstone	72	83	24	50			
Goodwood	115	22	22	00			
Gore's Landing	149	63	40	50			
Gornley	91	96½	33	00			
Gorrie	275	87	120	50			
Gosport	12	67	10	00			
Gould	125	87	40	00			
Gourock	71	08	20	00			
Gowanstown	65	01	20	00			
Gower Point	20	96	10	00			
Grafton	482	48	176	50			
Grahamsville	71	87	33	50			
Granboro'	33	30	14	50			
Granby (* y compris les arrérages)	891	72	359	00	*34	00	
Grande Baie	50	79	33	00			
Grande Grève	62	68	21	50			
Grande Ligne	114	19	57	50			
Grand Pabos	49	36	18	00			
Grand River	123	13	42	00			
Grant	3	63	10	00			
Grantley	56	02	20	00			
Granton (3 trimestres)	194	75	67	50			
Grass Pond	33	64	10	50			
Gravel Hill	17	87	10	00			
Gravenhurst	254	84	88	00			
Graystock	20	43	10	00			
Greenbank	168	41	37	50			
Greenbush	65	26	25	50			
Greenock	49	45	22	00			
Green Point (fermé le 1er avril 1872)	21	02	8	50			
Green River, Est	7	58	10	00			
Green River, Ouest	65	76	11	50			
Greensville	173	19	68	50			
Greenwood	131	13	42	00			
Grenville	586	16	142	50	80	00	
Gresham	20	72	10	00			
Gretna	7	91	10	00			
Grey	92	28	42	00			
Griersville	51	64	23	00			
Griffith	119	39½	26	33			
Grimsby (* y compris les arrérages)	917	46	284	00	*46	00	
Grondines	87	52	37	00			
Grovesend	47	75	18	00			
Guelph (* y compris les arrérages)	8,603	91	2,046	50	400	00	*420 00
Guysborough	61	50½	22	00			

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Montant du revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Hagersville	229 70	77 50		
Haliburton	244 54	77 50		
Hallerton	21 15	10 00		
Halloway	90 33	31 50		
Hall's Bridge	67 21	24 50		
Hamburg	37 21	14 00		
Hamilton (salaires et dépenses indiqués ailleurs)	39,255 74			
Hamlet	34 03	12 00		
Hammond	19 91	10 00		
Hampstead	56 34½	18 00		
Hampton	212 51	87 00		
Hannon	18 21	14 00		
Hanover (3 trimestres)	276 24	129 00	24 00	
Harcourt	14 62	10 00		
Hardinge	12 88	10 00		
Hargrave	250 84	64 50		
Harlem	49 86	20 50		
Harley	87 76	29 50		
Harlowe	16 26	10 00		
Harmony	39 07	15 50		
Harold	65 04	25 50		
Harper	38 12	14 50		
Harrietsville	93 88	27 50		
Harrington, Est	23 67	10 00		
Harrington, Ouest	88 48	29 00		
Harrisburg	234 80	64 50	96 00	
Harrison's Corners (depuis août 1871)	25 55	6 66		
Harriston	802 67	174 00		
Harrow	127 35½	42 50		
Harrowsmith	128 80	43 00	24 00	
Hartford	91 88	31 00		
Hartington	16 94	10 00		
Hartley	20 60	10 00		
Hartman	38 10	7 00		
Harvey Hill Mines	58 71	23 50		
Harwich	71 64	22 50		
Harwood	130 92	37 50		
Hastings	635 89	215 00		
Hatley	349 64	122 00		
Haultain	18 52	10 00		
Havelock	29 18	10 50		
Hawkesbury	559 34	226 50		
Hawkstone	72 01	27 50		
Hawkesville	256 48	84 00		
Hawtrey	78 69	23 50		
Hay	33 56	14 00		
Haydon	71 44	24 00		
Hayesland	32 34	10 50		
Haysville	160 46	56 50		
Hazledean	59 15	15 00		
Headford	35 82	14 50		
Head Lake	18 84	10 00		
Heathcote	161 95	60 00		
Heckston	103 05	42 00		
Heidelberg	110 21	31 00		
Helena	58 52	29 00		
Hemison	23 42	12 00		

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Montant du revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Hemmingford	369 89	127 50	60 00	
Henry	29 94	10 00		
Henrysburg	31 77	14 00		
Henryville	221 75½	102 57		
Hepworth	27 63	10 00		
Herbert	29 05	10 00		
Herdman's Corners	28 94	12 00		
Hereford	30 62	10 50		
Hereward	46 08	14 50		
Hespeler	806 37	341 50		
Hiawatha	15 91	10 00		
High Falls	15 36	10 00		
Highfield	27 35	12 00		
Highgate	68 79	21 00		
Highland Creek	129 54	47 50		
Hillier	113 18	38 50	16 00	
Hillsborough	44 66	21 50		
Hillsburgh	265 37	107 00		
Hillsdale	107 05	39 50		
Hill's Green	44 15	16 50		
Hilton	184 40	51 50		
Hoasic	14 05	10 00		
Hoath Head	15 94	10 00		
Hochelaga	82 96	37 50		
Rockley	29 94	10 50		
Holbrook	120 07	48 00		
Holland Landing	317 35½	120 00		
Hollen	159 00	80 00		
Holmesville	65 10	28 00		
Holstein	106 51	31 00		
Holt	56 52	16 50		
Holyrood	85 62½	26 50		
Homer	79 55	26 50		
Honeywood	72 80	25 00		
Hopetown	48 38	16 00		
Hornby	156 22	54 00		
Horning's Mills	112 96	34 50		
Houghton	143 09	54 50		
Howe Island	13 83	10 00		
Howick	177 56	65 50		
Hubbell's Falls (point de rapport)				
Hudson	124 53	53 50		
Hull	902 60	256 50		
Hullsville	102 96	37 00		
Humber	105 48½	39 50		
Humberstone	178 37	76 00		
Hunsdon	17 18	10 00		
Hunterstown	89 49	37 50		
Huntersville (depuis le 1er décembre 1871)	11 95	3 33		
Huntingdon	698 18	337 50	64 00	
Huntingville	96 79	37 00		
Huntley	44 13	17 00		
Huntsville	91 62	13 00		
Huston	121 12	39 50		
Hyde Park Corner	81 94	41 00		
Ida	118 63	37 50		
Ilderton	46 65	21 00		
Indiana	222 82	75 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Indian Cove	50 46	30 00		
Indian River (fermé le 1er septembre 1871)	9 31	5 00		
Ingersoll, (*y compris arrérages)	4,404 06	1,121 00	*340 00	170 00
Ingoldsby	29 99	10 50		
Inistioge	60 92	23 00		
Inkerman	155 75	52 50		
Innerkip	163 77	54 00		
Innisfil	34 75	15 50		
Innisville	84 19	37 00		
Inverary	41 35	37 50		
Inverhuron	79 17	24 50		
Invermay	247 19	93 50		
Inverness	427 14	138 50	32 00	
Iona	309 35½	147 50		
Iron Hill	35 04	12 00		
Ironside	45 34	20 00		
Iroquois	744 07	324 50	72 00	
Irvine	21 34	10 00		
Island Brook	24 10	10 00		
Islay	19 59	12 00		
Isle aux Grues	21 81	10 00		
Isle Dupas	44 77	16 00		
Isle Perrot	33 07	12 00		
Isle Verte	269 74	139 00		
Islington	125 26	37 50		
Ivanhoe	72 18	23 50		
Ivy	73 88	22 50		
Jackson	27 34	13 25		
Janetville	89 19	25 00		
Jarratt's Corners	78 40	30 50		
Jarvis	485 31	144 50		
Jasper	107 22	38 00		
Jersey, Rivière Chaudière	69 11½	25 50		
Jerseyville	105 21½	39 50		
Johnson	42 86	14 50		
Johnson's Mills	28 92	13 50		
Johnville	61 85	22 00		
Joliette	720 35	298 00	48 00	
Jonquières	28 58	10 00		
Jordan	256 31	88 50		
Jura	41 69	14 50		
Kaladar	12 15	10 00		
Kamouraska	378 10½	189 00		
Kars	126 47	40 50		
Katevale	28 40	10 00		
Kazubazua	100 15	43 50		
Keady	43 90	13 50		
Keenansville	133 68	42 00		
Keene	283 24½	105 50		
Keith	16 58	10 00		
Kelso	17 60	10 00		
Kelvin	113 17	41 00		
Kemble	31 21	12 00		
Kemptville (*y compris arrérages)	1,012 94	361 41	*75 00	*90 00
Kendal	109 40	37 50		
Kenilworth	80 26	27 50		
Kenmore	102 19	35 50		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Kennebec Line	0 47	10 00		
Kent Bridge	88 04	34 50		
Kerrwood	142 88	50 50		
Kerry	32 91	12 50		
Kertch	32 53	12 50		
Keswick	151 41	60 00		
Kettleby	143 20	54 00		
Keyser	35 38	12 50		
Kilbride	138 72	41 00		
Kildare	93 52	33 00		
Kilkenny	33 74	11 50		
Killarney	40 60	24 50		
Killean	50 53½	12 50		
Killerby (depuis le 1er novembre 1871)	8 85	4 17		
Kilmanagh	35 22	16 00		
Kilmarnock	37 03	10 50		
Kilmartin	53 31	20 50		
Kilmaurs	12 90	10 00		
Kilsyth	108 82	47 50		
Kimberley	27 63	10 00		
Kinburn	98 38	29 00		
Kincardine (*y compris arrérages)	1,924 48	567 50	72 00	*135 00
King	308 28	109 00		
King Creek	27 93	15 50		
Kinglake	42 12	14 00		
Kingsbridge	93 05	31 50		
Kingsbury	70 52	27 00		
Kingsey	51 49	21 00		
Kingsey Falls	44 91	13 00		
Kingsford (depuis le 1er novembre 1871)	14 11	4 17		
Kingston (salaires et dépenses énumérés ailleurs)	14,078 36			
Kingston Mills	33 22	10 50		
Kingsville	520 55	152 00	16 00	
Kinkora	54 78	20 00		
Kinloss	97 93	39 50	16 00	
Kinlough	41 24	18 00		
Kinmount	122 06	42 00		
Kinnear's Mills	108 18	36 50		
Kinsale	52 93	31 50		
Kintail	37 51	20 50		
Kintore	81 32	26 00		
Kippen	113 92	47 00		
Kirby	48 07	18 50		
Kirkfield	125 28	36 00		
Kirkhill	55 40	21 00		
Kirk's Ferry	41 60½	14 00		
Kirkton	120 83	40 50		
Kirkwall	107 29	33 50		
Klineburg	197 87	62 50		
Knapdale (depuis le 1er novembre 1871)	2 37	3 33		
Knatchbull	20 01	10 00		
Knowlton	498 36	193 00		
Komoka	328 87½	129 00		
Kosauth	30 52	10 50		
La Baie	230 91	86 50		
Labarre	89 25	34 00		
La Beauve	283 60	121 00	16 00	

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocation pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
L'Acadie	104 37	41 00		
Lachenaie	34 73	16 00		
Lachine	428 21	174 50		
Lachute	597 37	199 00	16 00	
Lac Masson	24 05	10 00		
Lac Noir	2 08	10 00		
Lacolle	503 39	161 00		
Lafontaine	21 63	10 00		
Laggan	100 70	38 00	16 00	
La Guerre	40 68	18 00		
Lac Aylmer	21 21	10 00		
Lac Beauport	33 69	11 00		
Lac Doré	15 37	10 00		
Lac Etchemin	16 31	10 00		
Lakefield	46 69	20 00		
Lakehurst	13 45	10 00		
Lakelet	84 20	25 50		
Lac Megantic	34 57	10 50		
Lac Opinicon	16 95	10 00		
Lakeside	121 59	46 00		
Lac Temiscamingue	30 83 ³	30 50		
Lac Weedon	16 85	10 00		
L'Amable	24 25	10 50		
L'Amaroux	51 38	18 50		
Lambeth	74 42	65 50		
Lambton	93 67 ³	36 00		
Lanark	520 65	204 50	32 00	
Lancaster (y compris arrérages)	188 53	86 43	*20 00	
Langevin	18 34	10 00		
Langford	56 74	19 00		
Langside	54 80	15 50		
Langton	87 79	29 50		
Lanoraie	127 63	64 56		
Lansdown	233 74	78 50		
L'Anse à Giles	115 61	40 00		
L'Anse au Foin	11 00	10 00		
L'Anse St. Jean	12 78	10 00		
Lansing	95 51	35 00		
La Pigeonnière	115 76	47 50		
Laprairie	486 42	167 00	32 00	
La Présentation	54 72	20 00		
Largie (fermé le 1er septembre 1871)	20 76	7 50		
Larochelle	18 33	10 00		
Laskay	132 87	45 50		
L'Assomption	390 25	164 50	60 00	
Laterrière	47 09	13 50		
Latimer	26 98	10 00		
Latona	109 75	34 50	16 00	
La Tortue (depuis le 1er novembre 1871)	5 76	4 17		
Laurel	40 20 ⁵	18 50		
Lauzon	309 22	232 50		
Laval	25 81	10 00		
Lavaltrie	71 56	29 50		
Lavant	21 26	10 00		
Lavender	33 04	10 00		
L'Avenir	192 39	72 00		
Lawrenceville	145 85	48 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Leamington	347 03	118 00	60 00	
Learned Plain	8 95	10 00		
Leaskdale	82 03	27 00		
Leavens (fermé le 1er janvier 1872)	13 80	10 00		
Leclercville	85 50	37 37		
Leeds	179 01	77 00	32 00	
Leeds, Village de, (depuis le 1er octobre 1871)	76 79	5 00		
Lefroy	215 41	71 50		
Leinster	20 93	10 00		
Leith	93 79	27 50		
Lemesurier	34 01	14 50		
Lemonville	53 17	21 00		
Lennoxville (*y compris arrérages)	1,263 89	458 00	60 00	*90 00
Leonard's Hill	16 06	10 00		
L'Épiphanie	73 30	28 50		
Les Boulemens	119 61½	46 50		
Les Beureuils	59 07	25 50		
Les Escoumains	90 84	30 00		
Leskard	104 61½	40 50		
Leslie	187 05½	54 50		
Les Petites Bergeronnes	3 00	10 00		
Lévis (*1 trimestre)	721 23	406 00		*10 00
Lieuzy (depuis le 1er décembre 1871)	13 38	3 33		
Lifford	55 20½	20 50		
Limehouse	83 81	33 00		
Limelake	32 22	12 00		
Linda	15 82	10 00		
Lindsay (*y compris arrérages)	3,485 89	984 00	*145 00	*260 00
Linboro'	49 97	15 50		
Linton	44 45	16 00		
Linwood	168 23	57 00		
Lisadel	109 21	49 50	16 00	
Lisbon	23 99	10 00		
Lisburn	21 28	10 00		
Lisgar (depuis le 1er août 1871)	7 91	6 66		
L'Islet	294 14	108 50		
Listowel (*1 trimestre)	950 40	412 00	120 00	*10 00
Little Britain	181 07	64 00		
Little Current	128 26	30 50		
Little Rideau	86 21	27 00		
Lloydtown	205 06	78 50		
Lobo	137 02	53 00		
Lochaber, Baie de	9 75	10 00		
Loch Garry	69 76½	25 00		
Lochiel	69 10	35 00		
Lochinvar (autrefois McNab, Glengarry)	48 30	18 50		
Locksley	11 84	10 00		
Lockton	40 78	17 00		
Logierait	49 87	16 00		
Londesborough	177 73	63 00		
London (salaires et dépenses énumérés ailleurs)	25,194 57			
Long Island, Locks	61 65	25 50		
Long Lake (depuis le 1er juillet 1871)	10 22	7 50		
Longue Pointe	42 20	18 50		
Longueuil	380 08	132 50		
Longwood	360 79	86 00		
Longwood, Station de	94 42	25 50		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Lonsdale.....	130	36		49 50				
Lorette.....	95	31		28 50				
Loretto.....	34	79		20 00		16 00		
L'Original.....	574	10	252	00		48 00		
Lorne (depuis le 1er juin 1871).....	20	13		7 50				
Lorraine.....	15	85		10 00				
Lotbinière.....	212	95		92 00				
Loughborough.....	232	26		80 50				
Louisville.....	107	72		45 00				
Lovat.....	11	12		10 00				
Low.....	38	76		18 50				
Lowbanks.....	27	81		10 00				
Lower Ireland.....	16	40		10 00				
Lowville (*y compris arrérages).....	151	15	56	50		*20 00		
Lucan (*y compris arrérages. +1 trimestre).....	721	95	269	00		*110 00		+10 00
Lucerne.....	7	45		10 00				
Luçonnow.....	837	76	325	00				
Lumley.....	33	13		12 50				
Lunenburg.....	99	65		43 00				
Lurgan.....	18	94		10 00				
Luther.....	76	12		15 00				
Luton.....	83	04		26 50				
Lyn.....	584	58	233	50				
Lynden.....	269	64	103	00				
Lyndhurst.....	104	04	32	50				
Lynedoch.....	269	50	97	50		32 00		
Lynnville.....	52	32		17 00				
Lyons.....	88	53		32 50				
Lyster.....	118	47		33 50				
McDonald's Corner.....	152	35		55 00				
McGillivray.....	175	80		80 50				
McEntyre.....	49	44		21 00				
McKellar.....	36	97		11 00				
Maberly.....	44	02		13 50				
Macnider.....	110	05		36 50				
Macton.....	37	45		17 50				
Macville.....	38	18		13 00				
Maddington.....	5	80		10 00				
Madoc.....	683	51	243	50		46 00		
Madrid.....	18	36		10 00				
Madeleine, Îles de la (bureau d'été).....	81	47		38 00				
Magnetawan (depuis le 1er août 1871).....	21	57		5 83				
Magog.....	417	64	162	50				
Magoon, Pointe.....	8	49		10 00				
Maidstone.....	160	54		61 00				
Maitland.....	188	70		84 50				
Malakoff.....	23	85		10 00				
Malcolm.....	70	06		23 00				
Mallorytown.....	214	13		79 50		16 00		
Malmaison.....	76	22		49 50		16 00		
Malone.....	15	42		10 00				
Malton.....	133	92		57 50				
Malvern.....	116	10		47 00				
Manchester.....	269	03		95 00		40 00		
Mandamin.....	140	93		44 50				
Manilla.....	401	15	124	50		72 00		
Manitowaning.....	85	52		20 00				

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Mannheim	56 20	18 00		
Manotick	245 48	65 50		
Mansfield	47 53½	21 50		
Mansonville-Potton	159 71	57 50		
Maple	185 00	60 50		
Maple Grove	94 70	38 50		
Maple Hill	64 64	24 00		
Maple Leaf	2 66	10 00		
Maple Valley	46 58	20 00		
Mapleton	65 42½	24 00		
Mar	11 31	10 00		
Marathon	30 37	14 00		
Marble Rock (depuis le 1er février 1872)	2 22	1 67		
Marbleton	138 23	45 00		
March	54 66	16 00		
Marchmont	28 77	13 50		
Marden	45 57	28 50		
Maria	120 29½	48 00		
Maritana	20 89	10 00		
Markdale	218 81	92 24		
Maricham	837 28	261 50		
Marlbank	24 90	11 00		
Marlow	14 32	10 00		
Marmion	24 77	11 50		
Marnora (*2 trimestres)	320 70	104 50	*6 00	
Marnoch	46 00	16 00		
Marsh Hill	16 16	10 00		
Marshville	135 79	55 50		
Marston	13 94	10 00		
Martintown	352 62	132 00		
Martinville	60 34	21 00		
Mary Lake, (depuis le 1er octobre 1871)	40 54	5 00		
Marysville	127 11	42 00		
Mascouche	143 28	58 50		
Masham	26 49	10 50		
Maskinongé, (3 trimestres ; y compris arrérages)	61 35	30 00	*20 00	
Massawippi	203 89	86 50		
Massie	33 15½	10 50		
Matane	203 31	61 50		
Matapédia	270 65	57 50	80 00	
Matawatchan	37 07	10 00		
Mathers	27 72	11 50		
Matlock	15 31	10 00		
Mattawa	205 12	68 50		
Mawcook	45 63	12 00		
Maxwell	234 14	84 50		
Mayfield	49 77	18 50		
Maynard	16 04	10 00		
Maynooth	55 33	20 50		
Mayo	10 46	10 00		
Meadowvale	172 22	60 50		
Meaford (*y compris arrérages)	1,427 40	407 50	32 00	*90 00
Medina	44 62	18 00		
Medonte	32 53	14 00		
Mekinac, (depuis le 1er juin 1871)	4 09	8 33		
Melancthon	57 83	16 50		
Melbourne	772 57	276 00	39 00	

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut,		Salaires.		Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Melbourne Ridge.....	78	60	36	50				
Melocheville.....	54	68	23	00				
Melrose.....	76	84	25	00				
Melville.....	34	00	12	00				
Menie.....	99	54	34	50				
Merivale.....	25	22	10	50				
Merlin.....	54	20	18	00				
Merrickville.....	816	83	333	50				
Meritton.....	294	05	74	50				
Metabetchouan.....	38	46	16	00				
Méthot, Moulins de (y compris arrérages).....	57	43	28	50	*28	00		
Métis.....	306	68	88	00	40	00		
Meyersburg.....	26	17	10	00				
Michipicoten, Rivière.....	25	17	17	50				
Middleville.....	136	98	42	00				
Midhurst.....	42	42	16	50				
Mildmay.....	253	68	67	50				
Mile End.....	146	78	53	50				
Milford.....	262	46	84	00				
Millbank.....	205	98	66	50				
Mill Bridge.....	66	97	31	50				
Mill Brook.....	693	67	316	50	16	00		
Mille Isles.....	24	34	10	00				
Mille Roches.....	263	66	90	00				
Mille Vaches, (depuis le 1er octobre 1871).....	6	41	5	00				
Mill Grove.....	52	75	22	50				
Mill Haven.....	71	98	31	00				
Milliken.....	28	48	16	50				
Mill Point.....	520	48	163	00				
Milnesville.....	43	95	18	50				
Milton, Est.....	107	53	39	50				
Milton, Ouest (y compris arrérages).....	1,230	35	369	00			*90	00
Milverton.....	154	24	46	50				
Mimico.....	60	80	22	00				
Mimosa.....	66	44	25	00				
Minden.....	280	56	142	50				
Minesing.....	68	57	23	00				
Mitchell (*y compris arrérages).....	2,104	48	507	00	*75	00	*140	00
Moe, Rivière.....	75	53	21	50				
Moffatt.....	46	77	16	50				
Mohawk.....	243	46	99	00				
Moira.....	61	83	19	00				
Moisie, (depuis le 1er octobre 1871).....	2	59	1	67				
Molesworth.....	96	08	32	00				
Monck.....	12	15	10	00				
Monckland.....	52	20	22	50				
Money more.....	4	87	10	00				
Mongenais.....	33	59	10	50				
Mongolia.....	46	22	16	50				
Monkton.....	226	51	83	50				
Mono Centre.....	41	96	15	50				
Mono Mills (*y compris arrérages).....	258	57	111	00	*20	00		
Montague.....	20	39	10	00				
Montcalm.....	29	57	10	50				
Monte Bello.....	191	67	48	00				
Mont Louis.....	47	98	17	50				
Montmagny.....	644	70	204	00	40	00		

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste,	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Montreal, (salaires et dépenses énumérés ailleurs)	132,944 47			
Montrose	35 22	12 50		
Mont St. Hilaire	41 04	17 00		
Moore	414 38	127 50		
Moore, Station de	30 77	11 00		
Moose Creek	74 37	21 50		
Moray	50 41	20 50		
Morewood	60 31	24 00		
Morganston	53 43	17 00		
Morley	17 02	10 00		
Morningdale, Moulin de	26 90	14 00		
Morpeth	632 02	211 00	16 00	
Morrisbank	56 47	25 00	16 00	
Morrisburg (*y compris arrérages)	1,294 27	477 00	48 00	*95 00
Morrison	204 36	72 50		
Mortlake	26 52	11 00		
Morton	94 08	29 00		
Morven	50 72	23 00		
Moscow	48 84	18 00		
Mossley	53 36	22 00		
Motherwell	69 43	24 00		
Mountain Grove	24 17	12 00		
Mountain View	45 87	18 00		
Mount Albert	185 42	71 50		
Mount Albion	31 46	18 00		
Mount Brydges	308 17	128 00	60 00	
Mont Carmel	24 23	10 00		
Mount Charles	54 78	23 50		
Mount Elgin	191 43	84 50		
Mount Forest (*y compris arrérages)	1,452 80	493 00		*95 00
Mount Healy	63 25	26 00		
Mount Hope, (fermé le 1er décembre 1871)	8 28	6 67		
Mount Horeb	23 67	10 00		
Mount Hurst	43 27	16 50		
Mount Irwin, (depuis le 1er novembre 1871)	7 20	4 17		
Mount Johnson	83 09	31 00		
Mountjoy	94 99	30 50		
Mount Oscar	21 25	10 00		
Mont Plaisant	107 05	46 50		
Mont St. Louis	45 87	12 50		
Mount St. Patrick	31 30	11 00		
Mount Salem	60 99	17 00		
Mountsberg	47 80	17 00		
Mount Vernon	144 10	60 50		
Mount Webster, (fermé le 1er février 1872)	13 35	8 33		
Mount Wolfe	13 72	10 00		
Muddy Branch	59 01½	22 50		
Mulgrave	7 59	10 00		
Mulmur	58 52	19 50		
Muncey	38 65	14 00		
Munster	56 69	20 50		
Murray	107 60	31 50		
Murray Bay	405 64	149 50	48 00	
Murvale	67 48	26 00		
Muskoka Falls	96 12	32 00	16 00	
Musselburg	28 88	12 00		
Myrehall	10 99	10 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Myrtle.....	72 49	28 00		
Mystic.....	63 52	17 00		
Nairn.....	159 01	58 50		
Nauticoke.....	143 33	55 50		
Napanee (*y compris arrérages)	3,482 29	919 50	*270 00	*180 00
Napanee Mills.....	41 35	23 00		
Napier.....	183 88	72 50		
Napierville.....	335 99	110 00		
Napperton.....	31 64	10 00		
Nassagiveya.....	151 68	47 50		
Navan.....	20 41	10 00		
Neigette.....	55 44	24 50		
Nelson.....	135 01	47 00	16 00	
Nenagh.....	47 88	10 00		
Netherby.....	70 59	22 50		
Neustadt.....	321 14	125 50		
Nevis.....	41 32	15 00		
New Aberdeen.....	68 84	28 00		
Newark.....	53 94	19 50		
Newbliss.....	17 06	10 00		
Newborough.....	409 68	142 50		
Newboayne.....	32 28	10 50		
Newbridge.....	85 90	32 50		
Newburgh.....	408 99	199 00		
Newbury (*y compris arrérages)	585 31	197 00	*82 00	
New Carlisle.....	292 23	91 50		
Newcastle (*y compris arrérages)	1,366 99	488 50	24 00	*95 00
New Dublin.....	24 01½	10 00		
New Dundee.....	298 33	97 00		
New Durham.....	143 57	55 00		
New Edinburgh.....	356 69	126 50		
New Glasgow.....	127 68	44 00		
New Hamburg.....	818 14	272 00	24 00	
Newington.....	101 99	39 00		
New Ireland.....	21 04	11 50		
New Liverpool.....	543 21	163 00		
New Lowell.....	250 60	78 50		
New Market (*y compris arrérages)	2,194 42	556 50	72 00	*180 00
Newport, Est, (depuis le 1er septembre 1871)	9 26	5 83		
Newport, Ouest, (3 trimestres)	21 71	12 00		
Newport, Pointe de, (depuis le 1er septembre 1871)	6 65	5 83		
New Richmond, (3 trimestres)	126 87	63 00	37 50	
New Ross.....	19 17	10 00		
Newry.....	156 67	63 50		
New Sarum (*1 trimestre)	98 97	29 50	*4 00	
Newton Brook.....	136 65	57 50		
Newton Robinson.....	103 56	37 00		
Niagara.....	1,256 22	387 50	72 00	120 00
Nicolet.....	550 57½	175 00	16 00	
Nicolston.....	59 99	19 50		
Nile.....	78 70	30 50		
Nilestown.....	148 18	67 00		
Nipissingan.....	2 32	10 00		
Nissouri.....	51 28	20 00		
Nithburg.....	21 23	10 00		
Nobleton.....	193 60	63 50		
Norham.....	139 87	43 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Norland.....	77 29	32 50	16 00	
Normandale.....	51 11	19 50		
Normanton.....	676 14	197 50		
North Augusta.....	225 69	79 50		
North Bristol.....	52 58	14 00		
North Bruce.....	76 77	24 00		
North Douro.....	530 66	165 50		
Northfield.....	23 72	10 00		
North Georgetown.....	71 85	26 50		
North Glanford.....	37 10	18 00		
North Gower.....	172 13	66 50		
North Ham.....	58 92	12 50		
North Hatley.....	198 49	62 00		
North Keppel.....	57 55	22 50		
North Lancaster.....	124 02	40 00		
North Mountain.....	36 61	16 00		
North Nation Mills.....	139 83	39 00		
North Onslow.....	48 12	12 50		
North Pelham.....	32 01	18 50		
North Pinnacle.....	10 23	10 00		
North Port.....	136 93	42 50		
North Ridge.....	117 87	33 00		
North Seneca.....	50 45	18 00		
North Stanbridge.....	24 13	10 00		
North Stoke.....	11 94	10 00		
North Stukely.....	68 54	24 50		
North Sutton.....	37 76	16 50		
North Wakefield.....	153 67	66 50		
North Williamsburg.....	147 19	45 50		
North Winchester (depuis le 1er juin 1871).....	35 24	8 83		
Norton Creek.....	101 96	39 00		
Norval.....	211 82	75 50		
Norway.....	52 67	18 00		
Norwich.....	821 41	343 50	16 00	
Norwood.....	527 81	167 00		
Notfield.....	136 47	52 50		
Notre Dame du Portage.....	52 29	18 00		
Nottawa.....	251 20	90 00		
Nouvelle (sous-bureau jusqu'au 30 juin 1871).....	10 08	18 00		
Noyan.....	30 03	10 50		
Nutt's Corners.....	11 98	10 00		
Oak Hill.....	12 38	10 00		
Oakland (*y compris arrérages).....	150 53	62 50	*78 00	
Oak Ridges.....	74 94	34 00		
Oakville (*y compris arrérages).....	1,373 84	423 50	32 00	*95 00
Oakwood.....	275 48	114 00	16 00	
Oban.....	38 68	19 00		
Odessa.....	338 84	110 00	72 00	
Offa.....	85 80	21 50		
Oil Springs.....	293 40	139 00		
Oka.....	34 52	14 50		
Old Montrose.....	6 26	10 00		
Olinda.....	118 87	30 00		
Omagh.....	66 16	25 50		
Omémée.....	608 93	211 00	16 00	
Ompah.....	29 52	12 00		
Oneida.....	79 67	31 00		

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ongley	17 35	10 00		
Onondaga (fermé)	171 31	62 00	*4 00	
Onslow	332 36	114 00		
Orangeville (*y compris arrérages)	1,433 99	460 00	72 00	*95 00
Orchard (*3 trimestres)	108 37	38 00	9 00	
Orillia (*y compris arrérages)	2,274 75	547 00	80 00	*180 00
Orleans	32 71	14 00		
Ormond	52 14	17 50		
Ormsdown	360 01	133 00		
Orono	535 47	189 00		
Orwell	223 29	73 50		
Osceola	61 76	21 74		
Osgoode	230 46	97 50		
Oshawa(*y compris arrérages)	3,922 67	1,047 00	108 00	*235 00
Ospringe	52 15	20 50		
Ossian	16 55	10 00		
Ottawa, (Salaires et dépenses mentionnés ailleurs)	29,728 51			
Otter Creek	50 35	17 50		
Otter Lake	82 33	28 00		
Otterville	496 31	145 50		
Oungah	26 59	12 00		
Oustic	62 63	20 50		
Outram	35 12	11 50		
Overton	19 21	10 00		
Owen Sound (*y compris arrérages)	2,996 29	875 00	160 00	*170 00
Oxenden	77 07	32 00		
Oxford Centre	30 78	10 50		
Oxford Mills	201 93	71 00		
Oxford, Station de.	57 32	25 50		
Oxley	103 08	34 50		
Oznabrock Centre	99 33	41 00		
Painswick (depuis le 1er août 1871)	20 52	6 66		
Paisley (*1 trimestre)	1,053 10	314 50		*10 00
Pakenham	568 82	237 00	96 00	
Palermo	228 32	79 50	16 00	
Palgrave	10 05	10 00		
Panmure	30 46	12 50		
Papineauville	238 69	83 90		
Paquette	39 26	12 00		
Parham	47 85	19 00		
Paris	2,113 60	584 00		160 00
Paris Station	393 14	895 50		
Parker	54 44	20 00		
Park Head	20 82	10 00		
Park Hill (*1 trimestre)	1,188 14	319 00		*10 00
Parkhurst (2 trimestres)	10 70	6 00		
Parma	40 46	16 00		
Parry Sound	257 85½	96 00		
Paspébiac	405 39	120 50		
Patterson	228 17	104 50		
Paudash	18 82	10 00		
Peabody	22 47	10 00		
Pearceton	19 32	10 00		
Peepabun	24 51	10 00		
Pefferlaw	33 92	14 50		
Pelham Union (fermé le 1er décembre 1871)	10 69	7 50		
Pembroke (*y compris arrérages)	2,295 44	620 00	48 00	*180 00

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Pendleton	85 63½	30 00		
Penetanguishene	447 95	182 00	32 00	
Peninsule-Gaspé	15 31	10 00		
Pentland	25 57	10 00		
Penville	51 49	23 00		
Percé (*3 trimestres)	331 51	141 50	*18 00	
Perch, Station de	23 97	10 00		
Perkins	13 47	10 00		
Perryboro' (depuis le 1er juillet 1871)	15 66	7 50		
Perrytown	83 60	44 00		
Perth	2,585 48	793 50	60 00	120 00
Petawawa	34 64	11 00		
Peterborough	5,983 27	1,352 50	130 00	210 00
Petersburg	130 50	38 50	32 00	
Peterson	2 96	10 00		
Petersville, Sous-b. (1 trim. revenu comp. dans London)		2 50		
Petherton	77 38	24 00		
Petit Métis	58 70	23 00		
Petrola (*y compris arrérages)	2,699 90	606 00		*200 00
Petworth	34 96	16 00		
Peveril	50 66	22 00		
Phelpston (depuis le 1er juillet 1871)	18 89	7 50		
Phillipsburg, Est	223 95	84 50		
Phillipsburg, Ouest	99 68	38 00		
Phillipsville	109 91	36 50		
Pickering	334 81	133 50		
Picton (*y compris arrérages)	2,627 87	796 50	48 00	*170 00
Pierreville	166 27	81 00		
Pierreville Moulins de	85 97	28 50		
Pigeon Hill	93 17	28 00		
Pike River	106 43	38 00		
Pinedale (depuis le 1er juillet 1871)	14 41	5 00		
Pine Grove	171 90	64 50		
Pine Orchard	73 85½	25 00		
Pine River	92 0c	33 00		
Pinkerton	83 10	28 50		
Pittserry	27 95	11 50		
Pittston (depuis le 1er juin 1871)	8 23	8 33		
Plainfield	75 98½	28 50		
Plantagenet	272 51	118 50	32 00	
Plattsville	272 45	126 00		
Playfair	30 00½	15 50		
Pleasant Hill	136 78	41 50		
Plum Hollow	25 54	12 50		
Pointe Abino	389 10	125 00	32 00	
Pointe Alexandre	29 44	12 00		
Pointe au Bouleau	5 00	10 00		
Pointe au Chêne	12 82	10 00		
Pointe aux Pins	21 24	10 00		
Pointe à Pic, Sous-b. (revenu comp. dans Murray Bay)		30 00		
Pointe aux Trembles, Hochelaga	91 00	52 00		
Pointe aux Trembles, Fortneuf	134 09	53 00	24 00	
Pointe Claire	92 12	42 50		
Pointe du Lac	60 80	22 50		
Pointe Edouard	508 56	179 50		
Pointe Fortune	194 72	73 00		
Pointe Kaye	18 49	10 00		
Pointe Petre	6 28	10 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Pointe Platon (bureau d'été).....	7 43	5 00		
Pointe St. Charles.....	773 20	268 00		
Pointe St. Pierre.....	167 73	52 00		
Pointe Traverse.....	29 59	10 00		
Poland.....	14 75	10 00		
Pomona.....	13 30	10 00		
Ponsonby.....	90 81	36 00		
Pont Château.....	27 68	10 50		
Pont de Maskinongé.....	161 57	82 00		
Pont Rouge.....	35 30	11 00		
Poole.....	51 69	23 50		
Portage du Fort.....	499 04	213 50	40 00	
Port Albert.....	70 82	37 25		
Port au Persil.....	9 80	10 80		
Port Bruce.....	56 37	25 50		
Port Burwell.....	635 35	300 50	72 00	
Port Carling.....	166 18	43 00		
Port Colborne (*y compris arrérages).....	1,167 99	333 50	60 00	*90 00
Port Credit.....	96 50	37 50		
Port Dalhousie.....	620 59	201 50		
Port Daniel.....	83 44	36 00		
Port Dover (*y compris arrérages).....	909 12	344 50	*75 00	*90 00
Port Elmsley.....	60 72	22 00		
Porter's Hill.....	56 69	20 50		
Port Granby.....	71 66	21 00		
Port Hoover.....	13 09	10 00		
Port Hope.....	5,179 87	1,308 50	160 00	200 00
Port Lambton (depuis le 1er novembre 1871).....	64 90	22 50		
Portland.....	88 42½	31 50		
Port Lewis.....	36 39	15 50		
Port Maitland.....	67 19	17 50		
Port Nelson.....	67 38	32 00		
Portneuf.....	189 01	73 50	13 00	
Port Perry (*y compris arrérages).....	1,249 29	345 00		*90 00
Port Robinson.....	403 18	148 00	96 00	
Port Rowan.....	594 89	208 00		
Port Royal.....	105 77	31 00		
Port Ryerse.....	164 00	54 00		
Portsmouth.....	173 18	76 00		
Port Stanley.....	542 33	207 50		
Port Union.....	18 62	12 00		
Powell.....	8 72	10 00		
Powerscourt.....	38 22	16 50		
Prescott.....	2,569 70	822 00	240 00	200 00
Preston.....	689 60	216 00	36 00	
Priceville.....	215 03	97 50		
Primrose.....	53 88	15 00		
Prince Albert.....	438 95	176 00		
Princeton.....	501 33	188 00		
Prospect.....	41 81	16 00		
Purdy.....	16 89	10 00		
Purpleville.....	36 28	12 50		
Puslinch.....	87 71	36 50		
Putnam.....	92 55	33 00		
Québec (salaires et dépenses détaillés ailleurs).....	35,558 46			
Queensborough.....	56 77	26 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Queenston.....	178	92	75	00				
Queensville (*3 trimestres).....	211	47	65	50	*7	50		
Radstock (depuis le 1er novembre 1871).....	11	36	4	17				
Raglan.....	120	83	44	50				
Railton.....	31	43	12	50				
Rainham.....	69	51	26	50	8	00		
Rainham Centre.....	81	34	28	50				
Rama.....	53	73½	20	50				
Ranelagh.....	59	02	14	00				
Rankin.....	22	04	10	00				
Rapides des Joachims.....	234	14	104	00				
Ratho.....	147	42	56	50				
Ravenna.....	73	72	26	00				
Ravenshoe.....	58	55	20	00				
Ravenswood.....	64	82	27	50				
Rawdon.....	153	36	64	50				
* Raymond.....	39	14	14	50				
Reaboro' (depuis le 1er octobre 1871).....	19	14	5	00				
Read.....	68	16	21	00				
Reading.....	113	03	52	50				
Rednersville.....	98	12	42	00				
Relessey.....	33	80	12	00				
Renforth (depuis le 1er septembre 1871).....	11	85	5	83				
Renfrew (*1 trimestre).....	1,279	18	388	50	32	00	*10	00
Renton.....	30	82	12	00				
Repentigny.....	88	54	35	50				
Riceburg.....	100	92	35	00				
Riceville.....	104	76	34	50	12	00		
Richby (3 trimestres).....	4	32	7	50				
Richmond, Est.....	790	45½	273	00	32	00		
Richmond, Ouest.....	265	08	93	50				
Richmond Hill.....	573	40	247	00	16	00		
Richmond, Station de.....	262	78	74	50				
Richview.....	35	44	20	00				
Richwood.....	153	95	55	00				
Ridgetown.....	498	11	126	50				
Ridgeville.....	94	92	49	50				
Rigaud.....	423	16½	119	50				
Rimouski (*y compris arrérages).....	951	89	331	00			*90	00
Ringwood.....	144	68	56	50				
Ripley.....	25	25	10	00				
Rivière Beaudette.....	115	63	47	50				
Rivière David.....	266	57	83	00				
Rivière Désert.....	122	96	56	50				
Rivière Gilbert.....	67	74	25	50				
Riversdale.....	125	69	59	50				
Riverstown.....	121	39	19	00				
Rivière Bois Clair (3 trimestres).....	36	50	15	00				
Rivière des Prairies.....	34	83	14	50				
Rivière du Loup (en bas) (*1 trimestre).....	697	35	318	00	81	00	*10	00
Rivière du Loup (en haut).....	426	15	160	50	72	00		
Rivière Ouelle.....	219	43	60	50				
Rivière Raisin.....	611	30	270	00	144	00		
Rivière Trois Pistoles.....	132	88	88	50				
Roache, Pointe de.....	101	86	39	00				
Roberval.....	77	30	25	00				

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Robinson.....	259 97	118 50	16 00	
Roblin.....	60 52	19 00		
Rob-Roy.....	9 58	10 00		
Rochelle.....	54 19	18 50		
Rochester.....	255 94	78 00		
Rockburn.....	86 40	42 50		
Rockford.....	64 11	22 50		
Rock Forest (depuis le 1er janvier 1872).....	6 19	2 50		
Rockingham.....	98 11	36 50		
Rock Island.....	423 52	101 50		
Rockland.....	102 45	23 50		
Rockport.....	26 76	11 50		
Rockside.....	26 87	10 00		
Rockton.....	121 38	50 50	16 00	
Rock, Village, (depuis le 1er juillet 1871).....	15 69	7 50		
Rockwood.....	474 25	168 00		
Rodgerville.....	225 62	73 00	16 00	
Rodney.....	37 71	12 50		
Roebuck.....	18 85	10 00		
Rokeyby.....	14 33	10 00		
Romney.....	49 15	20 00		
Ronaldsday.....	67 08	24 50		
Rondeau (*y compris arrérages).....	595 73	174 00	*63 00	
Rondeau, Havre de.....	60 72	18 00		
Ronson.....	31 70	10 00		
Rosa.....	29 81	12 00		
Rosebank (3 trimestres).....	11 46	8 17		
Rosedale.....	75 91	17 50		
Rosedene.....	30 95	12 00		
Rosehall.....	28 42	10 50		
Rosemont.....	313 26	77 50		
Roseneath.....	102 43	31 50		
Rosetta.....	16 17	10 00		
Roseville.....	81 81	26 50		
Roslin.....	123 51	41 50		
Ross.....	29 38	12 50	32 00	
Rosseau.....	99 20	24 50		
Rothsary.....	242 40 3/4	82 50		
Rougé Hill.....	13 47	10 00		
Rougemont.....	60 64	29 00		
Round Plains.....	33 66	12 50		
Rowanton.....	169 75	20 00		
Roxham.....	15 49	10 00		
Roxton, Chute de.....	283 89	107 00		
Roxton, Etang de.....	74 16	18 50		
Rugby.....	90 23 1/2	27 50	16 00	
Ruisseau des Chênes.....	50 99	17 00		
Runnymede.....	12 39	10 00		
Rupert.....	23 68	10 00		
Russell (3 trimestres).....	147 72	46 50		
Russeltown.....	80 17	23 00		
Rutherford.....	20 69	10 00		
Ruthven.....	151 25	49 50	12 00	
Ryckman's Corners.....	63 09	28 00		
Ryegate.....	57 01	15 00		
Rylstone.....	17 06 3/4	10 00		
Ste. Adèle.....	49 85	20 50		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
St. Agatha.....	123 67	44 50		
Ste. Agathe.....	109 08	33 00		
Ste. Agnès.....	27 57	10 00		
St. Aimé.....	132 01	48 00		
St. Alban.....	77 06	21 50		
St. Albert (10 trimestres).....	22 79	24 03		
St. Alexandre, Iberville.....	130 42	59 50		
St. Alexandre, Kamouraska.....	118 39	24 00		
St. Alexis.....	51 18	20 00		
St. Alphonse.....	72 28	25 50		
St. Anaclet.....	25 13	10 00		
St. André.....	68 08	35 50		
St. André Avelin.....	136 30	46 00		
St. Andrews, Est.....	634 98	236 00	16 00	
St. Andrews, Ouest.....	109 10	41 50		
Ste. Angèle.....	35 15	17 50		
Ste. Angèle de Laval.....	49 92	11 00		
St. Anicet.....	117 66	65 50		
Ste. Anne, Bout de l'Isle.....	138 50	51 50		
Ste. Anne de Beaupré, Sous-b. (revenu compris dans Château Richer).....		16 75		
Ste. Anne de la Péraie.....	275 87	115 00	16 00	
Ste. Anne des Monts.....	82 28	31 00		
Ste. Anne des Plaines.....	82 95	32 00		
Ste. Anne la Pocatière.....	444 47	296 00	40 00	
St. Ann's Lincoln.....	100 27	32 00		
St. Anselme.....	137 88½	42 50		
St. Antoine, Lotbinière.....	68 49	26 50		
St. Antoine, Rivière Richelieu.....	111 22	35 00		
St. Antonin.....	25 97	10 50		
St. Apollinaire.....	45 77	15 50		
St. Armand Centre.....	27 59	10 00		
St. Armand, Station de.....	190 11	70 50	72 00	
St. Arsène.....	92 66	43 50		
St. Athanase.....	323 03	121 50		
St. Aubert.....	52 45	16 00	8 00	
St. Augustin, Portneuf.....	44 84	18 00	16 00	
St. Augustin, Deux-Montagnes.....	87 94	34 50		
St. Barnabé, Rivière Yamaska.....	85 80	31 50		
St. Barnabé, St. Maurice.....	60 19	23 50		
St. Barthélemi.....	122 49	82 00		
St. Bazile.....	46 44	16 50		
Ste. Béatrice.....	21 27	10 00		
St. Benoit.....	106 15	48 00		
St. Bernard.....	47 65	14 00		
St. Bonaventure.....	63 74	24 50		
St. Brigide.....	105 84	42 50		
Ste. Brigitte des Saults.....	13 38	10 00		
St. Bruno.....	97 50	34 50		
St. Camille.....	62 02	17 00		
St. Canute.....	23 57	10 50		
St. Casimir.....	129 72	39 00		
Ste. Catherine, Est.....	58 71	23 50		
Ste. Catherine, Ouest (* y compris arrérages).....	10,082 26	2,163 00	96 00	*510 00
St. Célestin.....	111 82	32 00		
St. Césaire.....	435 40	156 50		
St. Charles de Stanbridge.....	34 75	14 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
St. Charles, rivière Boyer	121	77	45	50				
St. Charles, rivière Richelieu	168	64	73	50				
St. Christophe d'Arthabaska	662	49	246	00				
Ste. Claire	95	08	33	50	12	00		
St. Clément	76	87	33	00				
St. Clément	63	19	24	50				
St. Clothilde	28	66	10	00				
St. Columbin	46	33	27	50				
St. Côme	13	66	10	00				
St. Constant	86	64	34	50				
Ste. Croix	144	44	68	29				
St. Cuthbert	129	17	40	00				
St. Cyrille	34	09	12	50				
St. Damase	129	28	46	00				
St. Damien de Brandon	26	62	10	00				
St. David	139	69	48	50				
St. Denis de la Boutellerie	71	06	29	50				
St. Denis, rivière Richelieu	227	09	95	00	16	00		
St. Didace	62	53	22	00				
St. Dominique	104	91	38	00				
St. Dominique des Cèdres	19	06	10	00				
Ste. Dorothee	14	07	10	00				
St. Edouard	79	17	28	00				
St. Edouard, de Frampton, Sous-b. (Revenu compris dans Frampton)			10	00				
Ste. Edwige	30	02	10	00				
Ste. Elizabeth	129	75	41	50				
St. Eloi	29	62	14	00				
St. Elzéar	51	14	14	00				
Ste. Emélie de l'Energie	11	59	10	00				
St. Ephrem de Tring	45	77	15	00				
St. Eplrem d'Upton	250	85	92	00				
St. Esprit	71	54	24	50				
St. Etienne	65	96	28	00				
St. Etienne de Beauharnois	58	43	21	00				
St. Eugène	191	07	72	50				
St. Eustache (*3 trimestres)	367	51	156	00	*12	00		
St. Evariste de Forsyth	49	21	18	00				
St. Fabien	114	79	32	50				
Ste. Famille	28	89	13	50				
Ste. Felicité	20	68	10	00				
St. Félix de Valois	84	15	28	00				
St. Ferdinand (ci-devant Halifax)	187	30	72	00				
St. Féréol, Sous-b. (Revenu compris dans Château-Richer)			12	00				
St. Fidèle	28	79	10	00				
St. Flavie	216	85	68	00	42	00		
St. Flavien	30	97	16	00				
Ste. Flore	22	24	10	00				
Ste. Foy	53	25	17	00				
St. François, Beauce	186	52	89	00	16	00		
St. François de Sales (depuis le 1er septembre 1871)	12	92	5	83				
St. François d'Orléans	23	10	10	00				
St. François du Lac	174	98	61	00				
Ste. Françoise	6	35	10	05				
St. François, Montmagny	113	88	39	50				
St. Frédéric	27	86	10	00				

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
St. Gabriel de Brandon.....	172 70	59 00		
Ste. Geneviève.....	102 81	38 50		
St. George, Beauce.....	89 24	29 50		
St. George, Brant.....	357 50	129 50		
St. George de Windsor.....	49 23	18 50		
St. Germain de Grantham.....	145 75	41 00		
Ste. Gertrude.....	60 73	21 00		
St. Gervais.....	163 39	54 50		
St. Giles (*y compris arrérages).....	50 00	24 00	*30 00	
St. Grégoire.....	236 37	83 50	32 00	
St. Guillaume d'Upton.....	225 32	71 50		
Ste. Hélène.....	74 58	23 00		
Ste. Hélène de Bagot.....	70 43	19 00		
St. Helens.....	160 95	51 00		
Ste. Hénédine (*y compris arrérages).....	80 23	25 50	*15 00	
St. Henri (*y compris arrérages).....	155 49	61 00	*67 00	
St. Henri, station de.....	43 00	10 00		
St. Hermas.....	107 11½	39 50		
St. Herménégilde (ci-devant Évangéline).....	7 96	10 00		
St. Hilaire, station de.....	259 63	48 00	212 50	
St. Hilaire, village de.....	103 42	37 50		
St. Hippolyte de Kilkenny.....	15 64	10 00		
St. Honoré, (depuis le 1er juillet 1871).....	11 32	7 50		
St. Hubert.....	131 86½	50 50		
St. Hugues.....	219 33	86 50	44 00	
St. Hyacinthe (*y compris arrérages).....	2,443 36	664 50	*180 00	80 00
St. Irénée.....	46 80	19 00		
St. Isidore, Dorchester.....	131 62	35 50		
St. Isidore, Laprairie.....	105 26	33 50		
St. Ives.....	24 47	10 00		
St. Jacobs.....	240 10	89 00		
St. Jacques.....	141 47½	51 50		
St. Jacques le Mineur.....	72 82	29 00		
St. Janvier.....	53 22	22 50		
St. Jean Baptiste de Montréal.....	191 12	60 00		
St. Jean Baptiste de Rouville.....	114 88	43 50		
St. Jean Chrysostôme, Chateauguay.....	314 52	129 50		
St. Jean Chrysostôme, Lévis.....	116 56	39 00		
St. Jean de Matha.....	76 76	26 50		
St. Jean des Chaillons.....	140 58	61 00		
St. Jean d'Orléans.....	76 07	30 50		
St. Jean Port Joli.....	202 66	70 00		
St. Jérôme.....	281 75	96 50	16 00	
St. Joachim.....	42 73	18 50		
St. Jean, est (*3 trimestres).....	2,391 01	599 50	240 00	*60 00
St. Jean, ouest.....	30 88	10 50		
St. Joseph.....	218 47	81 50		
St. Joseph du Lac.....	38 63	18 00		
St. Jude.....	98 34	43 50		
Ste. Julie.....	37 21	12 50		
Ste. Julie de Somerset.....	160 92	66 50		
Ste. Julienne.....	39 02	30 50		
St. Justin.....	41 48	15 50		
Ste. Justine de Newton.....	63 07	22 00		
St. Lambert.....	86 71	19 00		
St. Lambert, Montréal.....	50 82	16 00		
St. Laurent d'Orléans.....	63 35	26 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passé; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,— pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions en passé.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
St. Laurent, Montréal.....	309	28	143	00				
St. Lazare.....	58	56	18	00				
St. Léon.....	130	26	47	50				
St. Léonard.....	37	92	12	50				
St. Iboire.....	155	06	52	50				
St. Ligouri.....	87	90	16	00				
St. Jân.....	110	78	45	00				
St. Louis de Gonzague.....	223	58	75	50				
Ste. Louise.....	62	97	22	50				
St. Luc.....	50	73	17	50				
Ste. Luce.....	161	46	27	00				
St. Magloire.....	6	39	10	00				
St. Malachie (2 trimestres).....	3	85	9	00				
St. Malo.....	33	43	10	00				
St. Marc.....	76	56	28	50				
St. Marcel.....	68	64	24	60				
Ste. Marguerite.....	70	23	21	50				
Ste. Marie de Monnoir.....	384	60	130	00				
Ste. Marthe.....	152	76½	55	00				
St. Martin.....	105	06	49	00				
Ste. Martine.....	179	32	62	00				
St. Mary's (*y compris arrérages).....	3,048	73	850	50	72	00	*140	00
St. Mathias.....	92	72	30	00				
St. Mathieu.....	16	81	10	00				
St. Maurice.....	128	84	43	00				
St. Maurice, Forges (3 trimestres).....	10	27	7	50				
St. Michel.....	169	20	72	50				
St. Michel des Saints.....	34	81	10	00				
St. Modeste.....	26	09	12	00				
Ste. Monique.....	118	54	36	50				
St. Narcisse.....	50	83	16	00				
St. Nicholas.....	119	76	57	50	16	00		
St. Norbert.....	45	95	16	50				
St. Octave (5 trimestres).....	82	56	15	00				
St. Ola.....	12	65	10	00				
St. Onézime.....	26	18	10	00				
St. Ours.....	258	91	121	50	16	00		
St. Pacôme.....	92	85	26	00				
St. Paschal.....	145	91	47	00				
St. Patrick's Hill.....	150	65	30	00				
St. Paul de l'Industrie.....	47	55	24	00				
St. Paul du Buton.....	21	27	10	00				
St. Paulin.....	60	89	18	00				
St. Paul l'Hermite.....	126	90	50	50	16	00		
St. Paul, Baie.....	313	06	127	50	44	00		
St. Philippe.....	80	31	28	00				
St. Philippe de Néry.....	43	22	17	50				
Ste. Philomène.....	89	71	39	50				
St. Pie.....	262	26	111	50				
St. Pierre Baptiste.....	23	90	10	00				
St. Pierre d'Orléans.....	25	03	12	00				
St. Pierre les Becquets.....	205	50	96	50				
St. Pierre Montmagny.....	193	61	43	50				
St. Placide.....	72	71	29	00				
St. Polycarpe.....	271	73	105	50				
St. Prosper.....	35	43	21	50				
St. Raphaël, Est.....	146	66	48	50				

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Name of Post Office.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
St. Raphaël, Ouest.....	100 41	33 00		
St. Raymond.....	107 18	29 50		
St. Régis.....	24 12	10 00		
St. Rémi.....	319 91½	108 50	32 00	
St. Robert.....	65 32	21 50		
St. Roch de Québec.....	1,960 69	543 50		110 00
St. Roch de Richelieu.....	59 07	18 50		
St. Roch des Aulnaies.....	74 83	24 50		
St. Roch l'Achigan.....	79 99	30 50		
Ste. Romaine.....	27 10	10 00		
Ste. Rosalie.....	103 98	41 50		
Ste. Rose.....	110 40	40 50		
St. Sauveur.....	63 02	21 00		
St. Sauveur de Québec.....	695 14	196 00		
Ste. Scholastique.....	282 93	117 24		
St. Sébastien.....	170 62	67 00		
St. Sévere.....	26 24	10 00		
St. Simon de Rimouski.....	81 80	45 50		
St. Simon de Yamaska.....	190 11	64 50		
Ste. Sophie.....	111 36	32 50		
Ste. Sophie de Lacorne.....	49 75	23 00		
St. Stanislas.....	147 75	46 00		
St. Stanislas de Kostka.....	62 07	18 00		
St. Sulpice.....	59 00	25 00		
St. Sylvestre.....	112 71	33 00		
St. Sylvestre, Est.....	163 75	54 00		
St. Théodore.....	66 69	26 00		
St. Théodore de Chertsey.....	20 20	14 50		
Ste. Thérèse de Blainville.....	309 00	107 50		
St. Thomas, Est.....	46 78	18 50		
St. Thomas, Ouest (*y compris les arrérages)	3,485 94	675 00	108 00	*170 00
St. Timothée.....	111 40	40 50		
St. Tite.....	56 25	18 50		
St. Urbain.....	90 89	40 50		
Ste. Ursule.....	79 71	28 00		
St. Valentin.....	108 49	39 50		
St. Valérien.....	48 59	16 00		
St. Vallier.....	110 87	36 50		
Ste. Victoire.....	50 01	20 00		
St. Victor de Tring.....	62 79	16 00		
St. Vincent de Paul.....	193 03	87 00		
St. Wenceslas.....	37 11	11 00		
St. Williams.....	130 11	70 50		
St. Zénon.....	3 38	10 00		
St. Zéppherin.....	103 84	36 00		
St. Zotique.....	67 56	25 50		
Sable.....	41 67	12 00		
Sabrevois.....	78 99	32 50		
Saintfield.....	75 03	30 00		
Salem.....	223 10	87 00		
Salford.....	145 17	60 50		
Salmonville.....	42 91	12 50		
Sanborn.....	7 50	10 00		
Sandfield.....	26 18	10 50		
Sandford.....	106 65	33 00		
Sandhill.....	104 96	57 50	16 00	
Sandhurst.....	68 69	27 50		

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Sand Point.....	470 22	163 50	64 00	
Sandwich.....	515 00	176 50	48 00	80 00
Sandy Beach.....	29 29	12 00		
Sarawak.....	38 28	11 00		
Sarepta.....	49 13	22 00		
Sarnia (*y compris arrérages).....	3,344 15	896 50	*164 00	*176 67
Saugeen.....	539 38	255 00	16 00	
Sault au Récollet.....	175 53	129 00		
Sault Ste. Marie.....	334 92	87 00	48 00	48 00
Savage's Mills.....	44 11	13 00		
Sawyerville.....	237 77	74 00		
Scarboro'.....	117 32	40 50		
Schomberg.....	338 09	122 00		
Scone.....	52 38	15 50		
Scotch Block.....	28 28	10 50		
Scotland.....	234 26	106 00		
Scugog.....	23 59	10 00		
Seaforth (*y compris arrérages).....	2,609 18	705 00	*105 00	*170 00
Sebringville.....	263 93	95 50		
Seeley, Baie de.....	92 40	32 50		
Severn Falls (depuis le 1er août 1871).....	15 00	6 66		
Selby.....	86 89	40 00		
Selkirk.....	239 91	73 50	16 00	
Selton.....	76 37	29 00		
Selwyn.....	52 58	17 00		
Seneca (*y compris arrérages).....	1,192 73	369 50	*54 50	*90 00
Settrington.....	20 95	9 60		
Severn, Pont de.....	203 93	70 00		
Sevigné.....	5 06	10 00		
Shakespeare.....	309 64	125 50		
Shamrock.....	33 27	16 50		
Shanick.....	5 38	10 00		
Shanly.....	28 18	12 00		
Shannonville.....	374 43	126 50		
Shanty Bay.....	42 89	12 50		
Sharon.....	174 60	69 50	16 00	
Sharpton.....	14 89	10 00		
Shawbridge.....	30 79	10 50		
Shawenegan.....	57 61	18 50		
Sheenboro'.....	28 17	10 00		
Sheffield.....	133 33	42 00		
Shefford, Montagne de.....	32 42	16 50		
Shelburne.....	108 27	24 00		
Sheldon.....	10 52	10 00		
Sherbrooke (*y compris arrérages).....	4,036 86	926 50	72 00	*180 00
Sheridan.....	43 67	20 00		
Sherkston.....	60 14	21 50		
Sherrington.....	109 74½	49 00		
Shetland.....	71 80	19 50		
Shigawake.....	29 81	12 00		
Shipley.....	72 33	26 50		
Shoolbred.....	56 80	18 50		
Shrewsbury.....	12 44	10 00		
Shrigley.....	17 68	10 00		
Sierra.....	32 29	10 50		
Sillery Cove.....	148 11	49 00		
Sillsville.....	17 16	10 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		cts.
Silver Hill	76	40	26	50				
Silver Islet	249	24	46	00				
Simcoe (*y compris arrérages)	2,708	61	764	50	144	00	*170	00
Singhampton	205	61	65	50	16	00		
Six Mile Cross	32	27	12	00				
Six Portages	88	81	45	50				
Skipness	9	28	10	00				
Skye	27	73	14	00				
Sleswick	23	45	12	00				
Sligo	16	24½	12	50				
Smithfield	96	90	33	50				
Smith's Falls (*y compris arrérages)	1,472	17	409	50	16	00	*95	00
Smith's Mills	136	51	27	00				
Smithurst	10	25	10	00				
Smithville, Lincoln	431	69	155	60				
Solina	67	17	24	50				
Sombra	218	09	108	00	24	00		
Somerset	471	88	177	00	32	00		
Sonya	42	43	37	00				
Soperton (depuis le 1er juin 1871)	22	93	8	33				
Sorel	1,632	68	502	50	108	00	80	00
South Barnston	26	02	10	00				
South Bolton	67	14	24	50				
South Cayuga	114	07	35	00				
South Douro	53	05	22	00				
South Dummer	66	77½	20	50				
South Durham	280	71	99	00				
South Elmsley	103	74	36	00				
South Ely	54	97	18	50				
South Finch	92	31	28	00				
South Gloucester	58	02½	18	50				
South Gower	84	58	25	00				
South Granby	30	56	17	50				
South Ham	42	19	14	00	24	00		
South La Graisse	31	18	10	00				
South Lake	32	36	12	50				
South March	81	80	35	00				
South Middleton	37	85	14	50				
South Monaghan	90	12	32	50				
South Mountain	138	15	65	50				
South Quebec	663	77	240	50				
South Zorra	89	77	35	50				
Spaffordton	16	82	10	00				
Spanish River	80	03	25	00				
Sparta	423	31	145	50				
Speedie	90	97	29	00				
Speedside	45	66½	20	00				
Spencer Cove	121	03	79	50				
Spencerville (*3 trimestres)	256	30	85	50	*15	00		
Spring Arbor	22	18	19	00				
Springbank	25	72	12	00				
Springfield	223	18	72	50				
Springford	221	38	84	00				
Springvale	44	90½	16	00				
Springville	117	69	45	00				
Staffa	77	56	29	00				
Stafford	22	24	11	50				

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Stamford.....	199	24	78	00				
Stanbridge, Est.....	306	69	104	50				
Stanbridge, Station de.....	163	37	55	50				
Stanbury.....	25	53	10	00				
Standon.....	35	84	12	00				
Stanford.....	428	09	160	50	32	00		
Stanhope.....	110	96	55	00				
Stanley's Mills.....	71	83	30	50				
Stanstead.....	477	61	226	00	160	00		
Stanton.....	39	92	15	00				
Starnesboro'.....	69	50	28	00				
Stayner (*y compris arrérages—(1 trimestre).....	1,013	24	394	50	*39	00	10	00
Steele (3 trimestres).....	19	47	9	00				
Stella.....	137	38	50	00				
Stevensville.....	150	75	50	00				
Stirling.....	737	28	241	50	32	00		
Stirton.....	82	30 ¹ / ₂	27	50				
Stisted.....	44	82	19	00				
Stittsville.....	123	52	27	00				
Stockdale.....	47	47	12	00				
Stockwell.....	25	50	15	50				
Stoco.....	80	42	22	50				
Stoke Centre.....	11	92	1	00				
Stoketon.....	13	34	16	00				
Stonefield.....	141	86	44	50				
Stoneham.....	18	06	10	00				
Stony Creek.....	153	45	68	50	32	00		
Stony Point.....	135	56	44	50				
Stornoway.....	151	21	39	50				
Stottville.....	124	41	51	00	72	00		
Stouffville.....	363	79	140	50	48	00		
Stowe.....	28	94	12	50				
Strabane.....	106	51	35	50				
Stratfordville.....	157	49	61	50				
Strangford.....	26	83	10	00				
Stratford (*y compris arrérages).....	4,645	36	1,450	00	200	00	*210	00
Strathallan.....	95	12	33	00				
Strathburn.....	59	24	27	50				
Strathnairn.....	16	75	10	00				
Strathroy (*y compris arrérages).....	2,605	26	660	00	32	00	*130	00
Streetsville.....	529	55	207	50				
Stromness.....	112	75 ¹ / ₂	41	00				
Stukely.....	141	96	41	00				
Sullivan.....	160	11	50	00				
Summerstown.....	119	02	58	00				
Summerville.....	84	07	33	50				
Sunbury.....	65	55	23	00				
Sunderland.....	160	12	28	00				
Sunnidale.....	29	90	11	50				
Sutherland's Corners.....	77	79	26	50	16	00		
Sutton.....	314	74	*6	50				
Sweaburg.....	113	59	37	50				
Sweetsburg.....	462	74	193	00	69	00		
Switzerville.....	16	73	10	00				
Sydenham Place.....	69	47	26	50				
Sylvan.....	128	31	38	50				
Tadousac (*y compris arrérages).....	134	91	43	50	*37	50		

ETAT NO. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Talbotville Royal.....	90 86	27 50		
Tamworth.....	405 31	153 00		
Tannery Ouest.....	247 22	77 00		
Tapleytown.....	75 53½	25 50		
Tara.....	220 84	73 50		
Tarbert.....	20 25	10 00		
Tatlock.....	24 01	10 00		
Taunton (depuis le 1er juillet 1871)	30 03	7 50		
Tavistock.....	389 29	123 00		
Taylorholme.....	23 50	10 00		
Tecumseth.....	201 32	50 00		
Teeswater.....	453 08	151 50		
Teeterville.....	132 01	42 00		
Telfer.....	45 80	23 00		
Temperanceville (depuis le 1er octobre 1871)	28 23	5 00		
Templeton.....	105 45	42 00		
Tempo.....	54 97	19 00		
Tennyson.....	18 06	10 00		
Terrebonne.....	544 96	175 00		
Tessierville.....	59 90	21 00		
Teston.....	53 50	21 00		
Teviotdale.....	126 48	44 00		
Thamesford.....	251 01	107 50		
Thamesville.....	656 05	191 00	16 00	
Thanet.....	29 45	19 00		
Thistleton.....	130 57	42 00		
Thomasburg.....	109 55	37 50		
Thompsonville.....	33 42	12 00		
Thornbury.....	256 73	85 00		
Thornby.....	14 11	10 00		
Thorndale.....	193 04½	61 00	12 00	
Thorne Centre.....	34 31	13 50		
Thornhill.....	312 23½	102 00	32 00	
Thornton.....	107 71	37 00		
Thorold (*y compris arrérages)	1,174 78	380 50		*90 00
Trois-Rivières.....	2,901 42½	750 00	240 00	120 00
Thunder Bay.....	437 08	197 94		
Thurlow.....	38 28	14 00		
Thurso.....	329 49	124 75	16 00	
Tilbury Est.....	82 05	32 50		
Tilsonburg.....	1,260 39	275 00		
Tiverton.....	364 53	116 00		
Toledo.....	159 99½	60 50		
Topping.....	31 96	15 50		
Tormore.....	28 87	14 50		
Toronto (salaires et dépenses énumérés ailleurs)	110,744 82½			
Tottenham.....	137 14½	44 00		
Townsend Centre.....	44 72	17 50		
Trafalgar.....	136 52	52 00	16 00	
Traverston.....	20 76	10 50		
Treadwell.....	31 79	10 50		
Trecastle.....	94 29	38 00		
Tremblay.....	31 02	10 00		
Trenholm.....	32 44	18 50		
Trenton (*y compris arrérages)	1,525 45	493 00		*95 00
Trois-Pistoles.....	281 10	147 50		
Trois-Saumons.....	40 15	16 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Trout Lake	36	87	10	50				
Trout River.....	40	96	14	50				
Trowbridge.....	74	15	27	00				
Troy	84	17½	30	50				
Trudell.....	94	39	29	50				
Tuam.....	63	87	16	50				
Tullamore.....	91	33	44	00				
Turtle Lake (depuis le 1er juillet 1871).....	7	39	7	50				
Tuscarora.....	83	78½	35	50				
Tweed.....	290	53	95	00				
Tweedside.....	19	29	11	50				
Tyneside (depuis le 1er octobre 1871).....	12	43	5	00				
Tyrconnell.....	89	39	48	50				
Tyrone.....	169	51	55	50				
Tyrrell.....	53	09	19	00				
Udora.....	52	44	15	50				
Uffington.....	69	43	26	50				
Ufford.....	9	00	10	00				
Ullswater.....	33	03	10	00				
Ulliyatt (fermé le 1er septembre 1871).....	14	09	4	16				
Ulster.....	6	59	10	00				
Ulverton.....	298	77	92	00				
Umfraville.....	10	68	10	00				
Underwood.....	185	66	64	00				
Union.....	230	22	81	50				
Unionhill.....	12	17	10	00				
Unionville (*2 trimestres).....	251	93½	76	60	*14	00		
Upnor (fermé).....	5	32						
Uptergrove.....	127	61	30	00				
Utica.....	69	48	37	00				
Utopia.....	65	89	17	50				
Uttersen.....	124	47	42	00				
Uttoxeter.....	45	73	16	50				
Uxbridge (*1 trimestre).....	1,451	49	253	00	32	00	*10	00
Yachell.....	40	46	10	50				
Vaillancourt.....	14	08	10	00				
Valcartier.....	64	04	27	00				
Valcourt.....	48	01	17	00				
Valentia.....	37	07	12	00				
Valetta.....	102	15	31	50				
Vallentyne.....	62	16	21	00				
Valletort.....	23	68	10	00				
Valleyfield.....	405	64	131	00				
Valmont.....	29	31	10	50				
Vanattar.....	15	74	10	00				
Vanbrugh.....	88	39	24	00	20	00		
Vandecar.....	43	56	19	50				
Vandeleur.....	33	83	10	00				
Vankleek Hill.....	590	65	203	00				
Vanneck.....	40	73	11	50				
Vanvlack.....	26	55	10	00				
Varenes.....	216	19½	93	50				
Varna.....	135	75	51	00				
Varney.....	59	14	18	50				
Vasey.....	32	75	10	00				
Vaudreuil.....	195	68	139	50				
Veighton.....	22	24	10	00				

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Vellore.....		74	14	50				
Venice.....	1	39	10	00				
Vennachar.....	12	26	10	00				
Venosta (depuis le 1er juillet 1871).....	12	13	7	50				
Ventnor.....	66	38	21	50				
Ventry.....	9	10	10	00				
Verchères.....	195	74	90	50				
Verdun.....	36	65	10	00				
Vereker (depuis le 1er octobre 1871).....	15	86	5	00				
Vernon.....	72	89	23	50				
Vernonville.....	75	97	26	50				
Verona.....	30	50	10	00				
Versailles.....	35	88	16	50				
Verschoyle.....	49	93	13	00				
Vesta.....	51	67	16	00				
Vicars.....	58	05	26	00				
Victoria Corners.....	23	81	10	50				
Victoria Square.....	82	95	29	00				
Vienna.....	687	41	283	00	72	00		
Viger.....	31	33	13	00				
Vigo.....	22	26	10	00				
Village des Aulnaies.....	140	98	44	50				
Village Richelieu.....	96	13	37	50				
Villanova.....	47	39	18	00				
Villiers.....	29	40	10	50				
Vincennes.....	28	64	10	50				
Vine.....	28	48	12	50				
Vinoy (depuis le 1er décembre 1871).....	1	40	3	33				
Vinton.....	12	77½	10	00				
Violet.....	50	47	21	00				
Virgil.....	78	04½	29	50				
Vittoria.....	456	18	154	50				
Vivian.....	24	09	10	00				
Vroomanton.....	103	79	43	50				
Vyner.....	18	40	10	00				
Wakefield.....	220	96	72	00				
Waldemar.....	54	96	12	00				
Wales.....	185	92	56	00	48	00		
Walkerton.....	1,851	19	562	50	200	00	80	00
Walkerville.....	322	43	105	00				
Wallace.....	37	98	15	50				
Wallaceburg.....	643	93	198	50	16	00		
Wallacetown.....	306	69	118	00	18	00		
Wallbridge.....	62	75	19	50				
Wallenstein.....	11	44	10	00				
Walmer.....	27	09	10	50				
Walpole, Ile (depuis le 1er novembre 1871).....	5	59	4	17				
Walsh.....	83	64	31	50				
Walter's Falls.....	65	96	34	00				
Waltham.....	27	09	13	00				
Walton.....	203	94	67	00				
Wanstead (3 trimestres).....	64	96	27	00	12	00		
Warburton (depuis le 1er février 1872).....	3	33	1	67				
Warden.....	61	81	22	50				
Wardsville.....	599	26	204	00	16	00		
Wareham.....	30	61	10	06				
Warkworth.....	627	47	180	00				

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Warminster	50	00	16	00				
Warner	29	97	11	50				
Warsaw	169	91	54	50				
Wartburg	58	21	32	50				
Warwick, Est (3 trimestres)	210	87	99	00				
Warwick, Ouest	161	95	73	00				
Washago	55	72	18	50				
Washington	157	77	57	00				
Waterdown	522	21	180	50				
Waterford	635	73	248	00	32	00		
Waterloo, Est (*y compris arrérages)	876	24	422	50	48	00		*90 00
Waterloo, Ouest (*y compris arrérages)	1,673	83	628	50	16	00		*180 00
Waterville	203	98	75	50				
Watford	733	54	215	50				
Watson's Corners	91	95	28	00				
Waubamick (depuis le 1er août 1871)	20	48	6	67				
Waubuno (depuis le 1er janvier 1872)	7	97	2	50				
Waupoos	48	12	13	50				
Waverley	91	40	24	50				
Way's Mills	37	02	10	00				
Weedon	59	65	20	50				
Welcome	81	28	21	50				
Welland	1,076	94	346	00				30 00
Welland Port	195	42	73	00				
Wellesley	242	98	84	00	24	00		
Wellington	365	63½	129	00				
Wellington Square	556	40	211	00	50	00		
Wellman's Corners	45	25	16	50				
Wendover	81	86	25	00				
Wesley (fermé le 1er juillet 1871)	8	50	3	50	6	00		
West Arran	35	41	16	50				
West Bolton	9	54	10	00				
West Brome	122	84	34	00				
West Brook	121	28	38	00				
West Broughton	71	99	17	00				
Westbury	32	45	16	00				
West Ditton	35	05	10	50				
West Essa	66	72	25	00				
West Farnham	709	38	209	50	24	00		
Westfield	48	59	18	50				
West Flamboro'	198	37	82	00				
West Huntingdon	44	80	16	50				
West Huntley	25	29	10	00				
West Lake	19	71	10	00				
West McGillivray	73	93	29	50				
West Magdala	31	05	10	50				
Westmeath	188	79	65	50				
West Montrose	40	54	17	50				
Weston	593	75	231	50	16	00		
West Osgoode	71	15	21	50				
Westover	94	71	32	50				
Westport	241	06½	96	00				
West Potton	8	87	10	00				
West Shefford	210	45½	66	50				
West Winchester	337	47	98	50				
Westwood	120	77	40	00				
Wexford	95	57	31	00				

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Whalen	37 41½	14 00		
Wheatland	68 38	17 00		
Wheatley	126 94	42 50		
Whitby	2,994 66	910 50	200 00	120 00
Whitehurst	29 90	10 00		
White Lake	145 21	26 50		
White Rose	28 85	11 50		
Whitevale	187 42	65 50		
Whitfield	32 49	13 50		
Whittington	47 10	16 00		
Whitton	10 27	10 00		
Wiarton	82 44	25 00		
Wick	150 22	43 50		
Wicklow	79 95	33 50		
Widder	116 28	37 50		
Widder, Station de	547 85	167 50		
Wilfrid	82 07	29 50		
Wilkesport	132 68	34 50		
Willetsholme	16 65	10 00		
Williamstown	266 70	132 00		
Williscroft	14 31	10 00		
Willowdale	89 36	29 00		
Willowgrove	37 14	15 00		
Wilmur	32 68	13 50		
Wilton	115 95	41 50		
Winchelsea	51 81	23 50		
Winchester	331 52	93 50		
Winchester Springs	93 03½	22 00		
Windermere	25 01	11 50		
Windham Centre (3 trimestres)	48 29	15 00		
Windsor	3,029 88	1,057 50	462 50	200 00
Windsor Mills	422 24	148 50		
Winfield	48 86	22 00		
Winger (depuis le 1er décembre 1871)	7 94	3 33		
Wingham (*1 trimestre)	691 11	270 50	*12 50	
Winona	90 73	36 50		
Winterbourne	130 90½	59 00		
Winthrop	79 41	26 00		
Wisbeach	83 03	35 00	32 00	
Woburn	76 95	29 50		
Wolfe Island	293 38	123 00		
Wolfstown	71 14½	18 50		
Wolverton	78 98½	30 00		
Woodbridge	710 17	233 00		
Woodburn	47 19½	18 50		
Woodbury	25 22	10 00		
Woodford	101 04	29 50		
Woodham	128 66	29 50		
Woodhill	45 03	12 00		
Woodlands	37 29	29 00		
Woodside	48 84	23 00		
Woodslee	139 37	35 50	24 00	
Woodstock (*y compris arrérages)	4,832 27	1,287 00	60 00	*250 00
Woodville	431 67	123 00	32 00	
Wooler	90 73	32 50		
Wotton	167 63	56 50		
Wright	167 82	70 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec, — pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Wroxeter (*y compris arrérages).....	587 88	243 50	*54 50	.....
Wyandott.....	29 16	10 00	.....	.....
Wyebridge (3 trimestres).....	93 67	34 50	.....	.....
Wyoming.....	653 71	264 50	60 00	.....
Yamachiche.....	263 47	83 00	16 00	.....
Yamaska.....	175 54	53 00	48 00	.....
Yarker.....	139 75	39 00	.....	.....
Yarm (depuis le 1er septembre 1871).....	6 01 ¹ / ₂	5 83	.....	.....
Yarmouth Centre.....	73 31	32 00	.....	.....
Yelverton.....	23 93	8 33	.....	.....
Yeovil (depuis le 1er janvier 1872).....	9 02	2 50	.....	.....
York.....	363 39 ¹ / ₂	121 50	.....	.....
York Mills.....	162 13	51 50	.....	.....
York River.....	34 86	18 00	.....	.....
Yorkville (*y compris arrérages).....	1,323 74	390 50	.....	*95 00
Young's Point.....	52 75	13 00	.....	.....
Zealand (depuis le 1er juillet 1871).....	9 57	8 00	.....	.....
Zephyr.....	43 67	10 50	.....	.....
Zetland.....	14 63	10 00	.....	.....
Zimmerman.....	92 98	34 50	.....	.....
Zurich.....	277 16	96 50	.....	.....
Totaux.....	\$949,174 87 ¹ / ₂	\$183,560 61	\$17,704 17	\$13,403 00

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No. 3, B.

DETAIL de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans la Nouvelle-Ecosse, indiquant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom.	Service.	Montant.	
BUREAU DE L'INSPECTEUR.			
(UNE ANNÉE.)			
		\$	cts
A. Woodgate	Inspecteur des postes et maître de poste, Halifax, jusqu'au 31 janvier 1872; et inspecteur des postes, depuis le 1er février 1872	2,400	0
F. M. Passow	Sous-inspecteur des postes	1,600	0
F. Southall	Commis de 2e classe	940	0
A. Burnham	do 3e do promu de la 4e classe, 1er mars 1872 (transféré du bureau de poste d'Halifax, 1er oct. 1871)	408	;
W. M. Blanchard	do 4e do jusqu'au 31 décembre 1871 (transféré au département des postes)	250)
J. B. Butler	do do do	90	00
R. R. McMillan	Messenger	400	0
BUREAU DES MANDATS D'ARTICLES D'ARGENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.			
J. H. Thorne	Surintendant	1,600	00
F. W. Creighton	Commis de 2e classe	920	00
J. B. Gray	do 3e do	186	66
S. S. Thorne	do 4e do	400	00
T. Conran	Messenger	500	00
BUREAU DE POSTE D'HALIFAX.			
B. W. Cochran	Maître de poste, promu de la 1ère classe, 1er février 1872	1,416	66
W. M. Small	Commis de 1ère classe	1,100	00
F. V. Tremain	do 2e do depuis le 1er juin 1872, (transféré du service des malles par chemins de fer)	75	00
J. C. Campbell	do 2e do jusqu'au 30 septembre 1871	225	00
J. B. Gray	do 3e do	600	00
T. W. de Wolfe	do 3e do	600	00
A. Cunningham	do 3e do promu de la 4e classe, 1er mars 1872	533	34
J. D. Story	do 3e do do do	466	66
A. Burnham	do 4e do jusq. 30 sept., 1871 (transf. au bur. de l'inspect.	125	00
W. H. Chamberlain	do 4e do	380	00
W. H. Donovan	do 4e do	380	00
I. Le Vesconte	do 4e do depuis le 1er janvier 1872, (transféré du service des malles par chemins de fer)	240	00
J. Flowers	do 4e do promu de la classe des aspir., 1er avril 1872	330	00
C. Smith	Facteur	400	00
M. Collins	do	400	00
J. Fitzgerald	do	400	00
J. S. Wilson	do	400	00
S. Saunders	do	300	00
J. Wilson	do	299	38
E. Carroll	do depuis le 1er avril 1872	75	00
W. Craig	do	250	00
H. S. Laurilliard	do jusqu'au 29 février 1872	161	30
N. McLaughlin	do du 17 au 31 juillet 1871	12	19
C. H. Hamilton	Commis temporaire, depuis le 18 décembre 1871	161	13
J. King	do do depuis le 19 décembre 1871	160	50

DETAIL de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans la Nouvelle-Écosse, indiquant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
BUREAU DE POSTE D'HALIFAX.— <i>Suite.</i>			
W. Bashford	Commis temporaire, du 19 décembre 1871 au 29 février 1872.....	\$ 60	cts. 50
C. Legg	do depuis le 26 décembre 1871.....	154	84
D. Silverthorne.....	do depuis le 1er fév. 1872, (employé aussi temporairement comme facteur, du 14 déc.1871 au 31 jan. 1872).	164	50
T. Southall.....	Commis temporaire, depuis le 1er mars 1872.....	100	00
SERVICE DES MALLS PAR CHEMINS DE FER.			
F. V. Tremain	Commis de malle de 2c classe, jusqu'au 31 mai 1872. (transféré au bureau de poste d'Halifax).....	640	00
J. L. Barnhill	do do 2e promu de la 3e classe, 1er avril 1872.	506	66
L. Parker	do do 3e	120	00
F. Huntingdon	do do 3e (amende déduite).....	478	00
I. Le Vesconte.....	do do 3e jusqu'au 31 décembre 1871 (transféré au bureau de poste d'Halifax).....	240	00
E. A. Bent.....	do do 3e depuis le 1er novembre 1871.....	320	00
A. Brown	do do 3e depuis le 1er mars 1872.....	160	00
Total		\$22,130	57

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No. 3, B.—*Suite.*

Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario et en Québec,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

N. B.—Ces salaires, allocations et revenus sont pour les neuf mois expirés le 31 mars 1872.

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Acadie, Mines d'	187 47	51 00		
Advocate, Havre	105 34	31 50		
Amherst (*y compris arrérages)	2,327 03	637 00	112 50	*270 00
Annapolis (*y compris arrérages)	827 80	352 00		*135 00
Antigonishe (*y compris arrérages)	969 63	337 50		*90 00
Aricbat	573 87	223 50		
Aylesford	338 07	122 50		
Baddeck	406 42½	194 00		
Barrington (*y compris arrérages)	794 12	271 00		*90 00
Bear River (Rivière de l'Ours) (côté ouest)	409 67	134 50		
Beaver River Corner (2 trimestres)	50 14	27 75		
Berwick	439 89	130 50		
Boulardarie	127 60	65 25		
Bridgetown (*y compris arrérages)	696 80	272 00		*90 00
Bridgewater (*y compris arrérages)	889 56	304 00		*90 00
Brookfield	114 64	40 50		
Caledonia Corner	216 28	28 00		
Canning	598 83	225 00		
Canso	226 77	87 00		
Cap George	20 95	25 50		
Chester	424 13	116 00		
Christmas, Ile, (du 1er janvier 1872)	12 23	3 50		
Clementsport	215 23	103 50		
Cow Bay (Baie des Vaches)	256 83	131 00		
Cross Roads, Country Harbor	112 22	48 00		
Dartmouth (*y compris arrérages)	828 49	351 00		*60 00
Digby (*y compris arrérages)	961 11	391 50		*135 00
Durham	113 49½	71 00		
Economy	228 24	127 50		
Elmsdale	81 96	29 50		
Enfield	91 36	48 50		
English Town	162 63	76 00		
Five Islands (Les Cinq Iles)	118 02	55 50		
Glenelg	32 27	47 25		
Glengarry, Station de	120 74	45 50		
Goldenville	225 60	87 00		
Goose River (Rivière aux Oies)	148 88½	39 50		
Granville, Traverse de	357 01	107 50		
Great Village	255 00	148 00		
Guysborough	513 61	271 50		
Halifax (salaires et dépenses détaillés ailleurs)	25,586 78			
Hantsport	404 06	132 00		
Hebron	151 69	48 50		
Kentville (*y compris arrérages)	1,352 42	366 50		*180 00
Lawrencetown (*y compris arrérages)	540 50	221 50		*90 00
Lingan	114 65	48 00		
Little Glace, Baie	308 75	106 50		
Liverpool (*y compris arrérages)	1,511 70	410 50		*180 00
Locke Port	268 46	91 50		
Londonderry (*y compris arrérages)	1,013 15½	427 50		*270 00
Long Island (Ile Longue)	89 55	40 50		
Lower Horton	222 58	95 00		
Lower Stewiacke	178 72	68 50		
Lunenburg	354 45	158 25		
Mabou	298 33	133 00		
Mahone, Baie de	220 51	84 00		

ÉTAT No. 3, B.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste en la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Maitland	522 13	203 50		
Margaree (Fourche de)	246 72	91 50		
Melrose	117 07	73 50		
Middle Musquodoboit	162 94	58 50		
Middleton	127 01	51 00		
Mills Village	208 65½	73 00		
Milton	373 47	117 00		
Mount Uniacke	373 55	142 50		
Neily, Chemin de	104 56½	40 50		
New Campbellton	25 03½	32 25		
New Glasgow (*y compris arrérages)	1,470 32	530 00		*270 00
Newport (*y compris arrérages)	674 68	265 00		*90 00
Newport Landing	93 75	37 50		
Newport, Station de	33 10	13 00		
North Sydney	561 64	205 50		
Parrsborough	417 89	229 50		30 00
Pictou	2,139 19	608 00		90 00
Pirate, Havre au	68 15	32 25		
Port Hastings	598 81	334 50		
Port Hawkesbury	220 08	89 50		
Port Hood	258 30	202 50		
Port Medway	185 87	81 50		
Port Mulgrave	296 21	100 00		
Port Williams	97 90	42 00		
Port Williams, Station de	205 69	128 25		
Pugwash	424 70	238 50		
Renfrew	33 40	43 50		
Rivière John	280 76	111 00		
Rivière Philippe	297 22½	102 50		
St. Andrews	107 20½	55 50		
St. Marguerite, Baie de	130 75	36 00		
St. Pierre	420 33	181 50		
Sandy Cove	171 48	102 50		
Shelburne	550 35	241 50		
Sherbrooke (*y compris arrérages)	541 39	318 00		*90 00
Shinemicas, pont de	32 62	15 75		
Shubenacadie	350 56	130 00		
Stellarton	505 33	158 00		
Sydney (*y compris arrérages)	944 09½	373 50		*90 00
Sydney, Mines de	254 41	95 50		
Tangier	377 54	115 00		
Tatamagouche	451 26	184 00		
Tracadie	163 20	98 25		
Truro (*y compris arrérages)	2,144 82	548 00		*260 00
Tusket	198 91	81 75		
Upper Musquodoboit	76 29	59 75		
Upper Stewiacke	200 24	65 50		
Wallace	471 95	185 00		
Walton	143 23	64 50		
Waverly	75 98	42 00		
West Bay (Baie de l'Ouest)	111 17	39 00		
Westport	95 26	66 75		
West River (Rivière de l'Ouest)	160 79	115 50		
West River Station (Station de la Rivière de l'Ouest)	126 37	46 00		
Westville	397 03	107 50		
Weymouth (*y compris arrérages)	897 38	369 50		*135 00
Weymouth, pont de, (depuis le 1er août 1871)	62 32	30 83		
Whycocomagh	165 79	90 00		

ÉTAT No. 3, B.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste en la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Wilmot	299 97	101 25	.....	.....
Windsor (*y compris arrérages)	1,466 10	508 50	.....	*270 00
Wolfville (*y compris arrérages)	826 01	375 00	.....	*135 00
Yarmouth (*y compris arrérages)	2,676 88	775 50	.....	*360 00
TOTAUX.....	\$74,441 47	\$18,345 08	\$112 50	\$3,500 00

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 3, B.—*Suite.*

Détail des salaires et des perceptions de revenu des différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Écosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

[N. B.—Ces salaires et revenus sont pour les neuf mois finissant le 31 mars 1872.]

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Addington, Fourche d'.....	8	82	7	50
Albert Bridge.....	7	31	7	50
Alma.....	24	56	22	50
Amherst, Pointe.....	3	39	7	50
Antrim.....	7	50	7	50
Apple River.....	12	31	7	50
Argyle.....	17	28	21	00
Arisaig.....	10	21	9	00
Arthur Gold Mines.....	6	97	7	50
Athol (autrefois Chemin Spring Hill).....	94	27	16	50
Avonport.....	17	36	7	50
Baddeck, Baie de (depuis le 1 ^{er} septembre 1871).....	7	58	5	54
Baddeck, Pont de.....	1	77	7	50
Bailey's Brook.....	23	61	11	00
Barney, Rivière.....	66	67	38	25
Barrington, Passage de.....			7	50
Barrio, Grève.....		75	7	50
Bass River.....	20	62	7	50
Payfield.....	38	78	15	00
Baie St. Laurent.....	5	33	7	50
Bear Point.....	8	50	7	50
Beaver Bank.....	14	62	7	50
Beaver River.....	25	67	9	00
Bedford Basin.....	77	71	24	00
Beech Hill.....	4	40	7	50
Belliveau, Anse.....	20	66	7	50
Big Bank.....	5	22	7	50
Big Bras d'Or.....	22	08	12	00
Big Brook.....	3	48	7	50
Big Harbor.....	2	09	7	50
Big Intervale, Grand Narrows.....	4	77	7	50
Big Intervale, Margaree.....	3	57	7	50
Big Island.....	4	97	7	50
Big Lorraine.....	3	55	7	50
Big Pond.....	11	01½	7	50
Big Port le Bear.....	1	82	7	50
Big Tracadie.....	5	51	7	50
Billtown.....	14	61	7	50
Black Lands.....	5	27	7	50
Black Point.....	7	52	7	50
Black River.....	3	21	7	50
Black Rock.....	1	22	7	50
Blandford.....	8	70	7	50
Blue Mountain.....	18	67	8	00
Blue's Mill.....	2	50	7	50
Boisdale.....	13	55	7	50
Boom.....	3	87	7	50
Bridgeport.....	33	11	9	50
Bridgeville.....	17	79	7	50
Briley's Brook.....	4	85	7	50
Broad Cove Chapel.....	10	14	7	50
Broad Cove Intervale.....	34	95	12	00
Broad Cove Lunenburg.....	7	52	7	50
Broad Cove Marsh.....	18	93	13	50
Brookfield.....	54	49	17	00

ÉTAT No. 3, B.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Brooklyn	52	62	15	75
Brookvale	16	14	7	50
Brookville, Cumberland	4	01	7	50
Brookville, Pictou	5	13	7	50
Buckley's	19	73	12	00
Burlington	9	10	7	50
Burntcoat	3	70	7	50
Caledonia Mills	3	52	7	50
Caledonia, Ste. Marie	10	76	7	50
Cambridge	7	90	7	50
Canaan	7	41	7	50
Canaan, Chemin'de	7	67	7	50
Canada Creek	24	54	9	50
Canard	55	04	26	00
Cannonville	15	83	15	00
Cap George, côté nord	11	26	7	50
Cap John	6	55	7	50
Cap Mabou	7	40	7	50
Cap Negro	17	03	9	00
Cap Nord	23	53	7	50
Cap, Ile de Sable	50	76	12	50
Carlton	29	78	7	50
Carriboo Cove	10	66	9	50
Carroll's Corner	0	90	7	50
Catalone	15	70 ³	12	00
Cedar Lake	7	01	7	50
Central Chebogue	18	26	8	25
Central Onslow	8	05	7	50
Centreville	15	71	12	00
Charlo's Cove	4	97	7	50
Chebogue	70	84	21	75
Chelsea	5	44	7	50
Chesley's Corner	18	51	7	50
Chester Basin	19	75	12	00
Cheticamp	38	39	9	00
Cheverie	61	84	22	50
Chezzetcook	0	75	7	50
Ghigonaise, Rivière	36	65	9	00
Chimney Corner (depuis le 1er septembre 1871)	12	96	5	84
Chipman Brook (depuis le 1er janvier 1872)	2	50	2	50
Chipman's Corner	5	22	7	50
Christmas Island (érigé en bureau de poste régulier le 1er janvier 1872)	15	69 ³	6	00
Church Street	38	52	16	50
Churchville	5	79	9	00
Chute's Cove	5	58	7	50
Clare	22	97	10	00
Claremont	8	65	7	50
Clarke's Harbor	46	46	10	50
Clementsvale	5	58	7	50
Clyde River	63	94	30	75
Cogmagun River	0	35	7	50
Coldbrook, Station de	16	28	7	50
Cole Harbor	5	38	7	50
Concord	3	31	7	50
Conquerall Bank	19	30	7	50
Cook's Brook	3	40	7	50
Cornwallis, Est	53	29	19	00
Coxheath	4	19	7	50
Cross Roads, Lac Ainslie	1	80	7	50
Cross Roads, milieu de Medford	14	18	7	50

ETAT No. 3. B.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Cross Roads, Ohio.....	6	70	7	50
Cross Roads, Chenal St. George.....	5	50	7	50
Crow Harbor.....	12	19	10	50
Dalhousie, Chemin de.....	1	00	7	50
Dalhousie Settlement.....	5	43	7	50
Deep Brook.....	13	66½	7	50
Deerfield.....	17	06	9	00
Dempsey's Corner.....	2	93	7	50
Densmore's.....	51	21	10	50
Densmore's Mills.....	10	20	7	50
Deckson's Store.....	45	17	19	50
Discoose.....	40	93	20	50
Diublin Shore.....	12	06	7	50
Earltown.....	14	14	15	00
East Bay.....	19	82	9	00
East Bay, côté nord.....	4	53	7	50
Eastern Harbor.....	13	54	7	50
East Jeddore.....	6	65	7	50
East Port, Medway.....	29	30	9	50
East River, St. Mary's, Guysborough.....	2	24	7	50
East River, St. Mary's, Pictou.....	15	50	15	00
East Side, Chezzetcook.....	7	81	7	50
East Side, Hâvre de Pubnico.....	34	16	9	50
East Side, Ragged Islands.....	6	02	7	50
East Side, branche ouest de la Rivière Est, Pictou.....	6	49	7	50
Eastville.....	13	23	9	00
Eel Brook.....	4	60	7	50
Eig Mountain.....	1	12	7	50
Ellershansen.....	63	58	18	00
Elmsville.....	1	61	7	50
Emerald (autrefois Cameron, depuis le 1er août 1871).....	4	56	6	68
English Corners.....	7	08	7	50
Erinville.....	4	15	7	50
Eskasoni (autrefois Channel Islands, depuis le 1er août 1871).....	0	83½	6	68
Falmouth.....	2	86	9	00
Falmouth, Pont de Windsor.....	11	91	36	00
False Bay Beach.....	2	79	7	50
Fenwick.....	4	53	7	50
Five Mile River.....	9	74	7	50
Fletcher, Station de.....	8	30	7	50
Folly, Lac.....	35	94	27	00
Folly Mountain.....	122	03	57	00
Forbes.....	10	57	7	50
Forks, Baddeck.....	8	14	7	50
Forristall's.....	16	11	24	00
Foster's.....	0	99	7	50
Fonchie.....	13	70	8	00
Fox Harbor.....	6	34	7	50
Framboise.....	6	86	7	50
Fraser's Grant.....	0	65	7	50
Fraser's Mills.....	27	56	12	00
French River.....	14	81	7	50
French Vale (depuis le 1er janvier 1872).....	1	59½	2	50
Gabarouse.....	31	94½	14	50
Garden of Eden.....	9	29	7	50
Gaspereau.....	31	06	12	00
Gay's River.....	26	22	12	00
Gay's River Road.....	11	50	7	50
Getson's Point.....	17	92	7	50
Giant's Lake.....	0	15	7	50

ETAT No. 3, B.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Gilbert, Anse.....	12	04	7	50
Glen.....	3	90	7	50
Glendale.....	6	60	7	50
Glen Road.....	3	05	7	50
Gold Fields.....	0	70	7	50
Gold Mines, Mount Uniacke.....	29	35	26	25
Gold River.....	8	55	7	50
Gore.....	21	62	13	50
Goshen.....	5	06	7	50
Grande Anse.....	5	19	7	50
Grand Etang (depuis le 1er août 1871).....	1	53	6	68
Grandigue Ferry.....	8	77	19	50
Grand Narrows.....	5	29	7	50
Grande Rivière.....	21	00	9	00
Granville Centre.....			7	50
Grand Pont, RivièrePhilippe.....	25	98	8	50
Greenfield.....	6	28	7	50
Green Hill.....	22	83	7	50
Green's Creek.....	3	48	7	50
Greenville.....	66	28	20	00
Grosvenor.....	5	02	7	50
Grove's Point.....	8	83	7	50
Gulf Shore.....	3	27	9	00
Gunning, Anse.....	9	89	15	00
Guysborough Intervale.....	21	78	18	00
Hackett's Cove (depuis le 1er août 1871).....	7	08	6	68
Half Island Cove.....	6	24	7	50
Half-way Brook.....	6	90	7	50
Half-way River.....	12	65	12	00
Hall's Harbor.....	31	09	14	50
Harbor A'Bouchet.....	62	67	16	00
Harbor Road.....	7	93	7	50
Harborville.....	31	58	12	00
Hardwood Lands.....			7	50
Harrigan's Cove.....	7	50	7	50
Hastings.....	1	95	7	50
Hay's River.....	0	37	7	50
Head Amherst.....	11	44	7	50
Head Jordan River.....	20	35	13	50
Head St. Margaret's Bay.....	37	42	8	50
Head St. Margaret's Bay, Middle District.....	22	39	8	00
Head St. Mary's Bay.....	9	45	7	50
Head South River Lake.....	6	90	7	50
Head Tatamagouche Bay.....	19	88	7	50
Head Wallace Bay, côté nord.....	4	82	7	50
Head Wallace Bay, côté sud.....	20	33	9	00
Highfield.....	6	43	7	50
Hillsborough.....	21	19	12	00
Hopewell.....	119	85	22	00
Hornsey (depuis le 1er janvier 1872).....	1	83	2	50
Horton Landing.....	77	22	7	50
Hubbard's Cove.....	12	73	18	00
Indian Harbor, Guysborough.....	8	39	9	00
Indian Harbor, Halifax.....	22	12	7	50
Indian Point (depuis le 1er novembre 1872).....	2	39	4	16
Indian Road.....	5	58	12	00
Ingonishe.....	22	74	9	50
Irish Cove.....	6	08	7	50
Isaac's Harbor.....	57	96	23	00
Jeddore.....	4	09	4	50

ÉTAT No. 3, B.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Joggins, Mines de	61	83	18	00
Jordan Bay	31	65	7	50
Judique	15	91	15	00
Kempt, (Comté de la Reine)	16	06	10	50
Kempt, Yarmouth	10	95	9	00
Kempt Bridge	4	94	7	50
Kempt Head	7	13	7	50
Kempt Road	12	00	7	50
Kempt Town	4	32	7	50
Kennetcook	52	30	17	50
Kennetcook Corner	2	32	7	50
Kent's Island	3	16	7	50
Ketch Harbor	2	37	7	50
Kingston Village	7	72	10	50
Kinsman's Corners	21	06	7	50
Kirk Hill	1	70	7	50
Knoydart	1	27	7	50
La Hève, Cross Roads	0	48	9	00
La Hève, Rivière, côté ouest	14	99	7	50
Lake Ainslie	3	48	7	50
Lake Ainslie, côté est	1	85	10	50
Lake Ainslie, côté sud	1	70	7	50
Lake George	5	00	7	50
Lake Lands	1	92	7	50
Lake Law	4	51	7	50
Lakeville	27	94	9	00
Lantz's	2	71	7	50
L'Ardoise	6	13	9	00
Larry's River	5	70	7	50
Lawrencetown, Halifax	7	42	7	50
Leicester	8	39	7	50
Leitch's Creek	10	26	7	50
Lennox Ferry	6	00	7	50
Lequille	9	81	7	50
Lewis Bay	4	03	7	50
Lewis Head	24	93	9	00
Lime Rock	2	80	7	50
Liscomb	10	38	7	50
Little Bras d'Or	17	08	16	50
Little Harbor	21	62	7	50
Little Judique	7	62	7	50
Little Lorrains	5	76	7	50
Little Narrows	0	82	7	50
Little River, Antigonish	10	84	10	50
Little River, Cumberland	6	27	7	50
Little River, Digby	18	68	8	50
Little River, Middle Musquodoboit	30	00	12	00
Little Tracadie	17	35	15	00
Livingston's Cove	1	50	7	50
Lochaber	28	78	12	00
Lochartville	44	95	15	50
Loch Lomond	11	44	7	50
Lochside	27	48	8	00
Loganville	21	06	16	50
Long Point, Inverness	7	05	13	50
Long Point, (Comté du Roi)	1	40	7	50
Louisburg	32	75½	18	00
Low Point	7	08½	12	00
Lower Argyle	29	72	8	50
Lower Barney, Rivière	34	16	10	00

ETAT No. 3, B.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Lower Cove ..	34	83	10	50
Lower Granville ..	20	12	9	00
Lower La Heve ..	2	34	9	00
Lower L'Ardoise ..	49	72	14	50
Lower Maccan ..	18	96	9	00
Lower Pereaux ..	6	33	7	50
Lower Prospect ..	7	84	7	50
Lower River Inhabitants ..	6	58	7	50
Lower Selmah ..	34	26	15	00
Lower Settlement, Middle River ..	0	98	7	50
Lower South River ..	7	97	7	50
Lower Ward, Baie de Ste. Marguerite ..	1	04	9	00
Lyle, Pont de ..			7	50
McKay, Pointe de ..	0	43	7	50
McLellan's Brook ..	6	86	7	50
McPherson's Ferry ..	3	70	7	50
Mabou, Mines de charbon de ..	1	65	7	50
Mabou, Havre de ..	1	29	7	50
Maccan ..	5	27	12	00
Maccan Intervale ..	31	53	15	00
Maccan Mountain ..	9	51	7	50
Main à dieu ..	29	23	16	50
Maitland, Annapolis ..	12	10	7	50
Maitland, Yarmouth ..	85	28	20	50
Malagash ..	4	67	7	50
Malagawatch ..	7	43	9	00
Malignant Cove ..	2	89	8	50
Manchester ..	19	57	10	50
Marble Mountain ..	8	07	7	50
Margaree ..	28	54	14	00
Margaretsville ..	43	32	15	50
Marie Joseph ..	15	41	12	00
Marion, Pont de ..	6	37	7	50
Marriotts' Cove ..	4	81	7	50
Marshall's Cove ..	25	20	8	50
Marshalltown ..	5	93	9	00
Marsh Settlement ..	11	47	7	50
Marshy Hope ..	9	33	7	50
Martin's River ..	7	52	7	50
Marydale ..	1	76	7	50
Maryvale ..	5	59	7	50
Mast Town ..	11	18	9	00
Meagher's Grant ..	5	01	7	50
Medford ..	11	20	7	50
Melvorn Square ..	19	24	9	00
Merigonishe ..	48	29	19	00
Meteghan ..	52	42	21	00
Meteghan River ..	19	60	7	50
Middlefield ..	5	10	7	50
Middle La Heve Ferry ..	1	42	7	50
Middle River, Cap Breton ..	15	02	9	00
Middle River, Durham ..	5	17	7	50
Middle Section, N. E. Margaree ..	15	01	7	50
Middle Settlement, Rivière aux Habitants ..	4	80	7	50
Middle Settlement, Rivière du Sud ..	2	60	7	50
Middle Stewiacke ..	6	83	7	50
Milford ..	6	93	7	50
Milford Haven Bridge ..	8	48	7	50
Mill Brook ..	13	71	10	50
Mill Cove ..	3	25	7	50

ÉTAT No. 3, B.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau.	R enu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Miller's Creek	8	93	9	00
Millsville	11	30	7	50
Minudie	76	11	22	00
Mira Gut	10	94	7	50
Moidart	8	53	7	50
Montague, Min's d'o. de	36	24	8	00
Moose Brook	9	70	7	50
Morden	34	27	9	50
Morristown	7	20	7	50
Morristown, (Comté du Roi)	1	66	7	50
Morton's Corner	0	12	7	50
Mortonville (depuis le 1er octobre 1871)	0	55	5	00
Mosherville	12	50	7	50
Mount Denison	3	50	7	50
Mount Hanley	20	27	8	00
Mount Pleasant	4	10	7	50
Mount Thorne	51	29	45	75
Mill River	8	79	7	50
Munro's .....	..	..	7	50
Musquodoboit, Havre de	48	47	17	00
Nappan	21	56	9	50
Necum Tench	17	55	7	50
Neil's Harbor	8	82	7	50
New Albany	23	27	7	50
New Annan	33	17	12	50
New Bridge	17	75	7	50
New Caledonia	4	32	7	50
New Canada	2	55	7	50
Newcomb's Corner	11	68	7	50
New Cornwall	5	13	7	50
New Gairloch	4	58	7	50
New Germany	27	07	12	00
New Harbor	11	57	7	50
New Larig	6	66	9	00
New Minas	15	48	10	50
Newport Corner .....	..	..	18	00
New Ross	12	99	12	00
New Town	0	41	7	50
New Tusket	5	82	7	50
Nicholl's Corner .....	..	..	7	50
Nictaux Falls	39	90	18	00
Nine Mile River	1	20	9	00
Noel	60	06	26	25
Noel Shore	7	34	7	50
North Brookfield	7	50	7	50
North East Branch, Margaree	7	83	9	00
North East Harbor	35	39	14	50
Northfield	1	62	7	50
North Mountain	0	92	7	50
North Range Corner	5	91	7	50
North River	11	55	8	00
North River Bridge, Colchester	13	32	13	50
North River Bridge, Victoria	1	14	7	50
North Salem	1	85	7	50
North Section, Earltown	9	51	7	50
North Shore, Victoria	8	19	7	50
North Shore, Wallace	11	23	9	00
North Side of Basin, Rivière Dennis	3	57	7	50
North West Arm, Cap Breton	14	85	7	50
North West Cove	0	82	7	50

ÉTAT No. 3, B—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Oakfield.....	7	18	7	50
Ogilvie (4 trimestres).....	3	02	10	00
Ohio.....	8	78	7	50
Old Barns.....	11	35	15	00
Oldham.....	6	75	12	00
Onslow.....	19	43	13	50
Oxford.....	37	87½	10	50
Oyster Ponds.....	2	63	7	50
Palmer, Chemin de.....	48	29	11	00
Paradise Lane.....	12	29	26	00
Parker's Cove.....	5	04	7	50
Parrsborough Shore.....	1	77	7	50
Peggy's Cove.....	14	91	7	50
Pereaux.....	11	51	7	50
Petit de Grat.....	24	51	7	50
Petit Passage.....	25	58	9	75
Petite Rivière, Pont de la.....	30	31	18	00
Medmont, Vallée de.....	11	60	7	50
Pineo, Village de.....	13	72	21	50
Plainfield.....	16	30	7	50
Pleasant Bay.....	7	14	7	50
Pleasant River.....	9	50	7	50
Pleasant Valley.....	1	58	7	50
Plymouth.....	12	83	7	50
Pointe Brulée.....	38	63	17	50
Pointe Claire (depuis le 1er août 1872).....	2	42	6	68
Pointe du Cap.....	1	10	7	50
Pomquette Chapel.....	10	57	7	50
Pomquette Forks.....	29	97	12	00
Ponds.....	22	50	7	50
Port Acadie.....	54	61	16	50
Port au Pique.....	45	51	14	00
Port au Pique Mountain.....	8	21	7	50
Port Caledonia.....	40	14	7	50
Porter, Lac de.....	10	96	9	00
Port Felix.....	9	39	9	00
Port George.....	40	33	18	00
Port Grenville.....	46	14	22	50
Port Hood Island.....	44	98	38	25
Port Jolly.....	12	29	7	50
Port La Tour.....	83	74	20	00
Port Matoon.....	41	85	13	00
Port Richmond.....	3	56	15	00
Port Royal.....	21	70	7	50
Portuguese Cove.....	2	50	7	50
Princeport.....	10	71	7	50
Prospect.....	29	01	18	75
Pubnico Beach.....	25	63	7	50
Pubnico Harbor.....	17	03	22	50
Pugwash, Rivière.....	5	75	7	50
Queensville.....	6	00	7	50
Ragged Head.....	9	62	7	50
Ragged Island.....	19	72	7	50
Rawdon.....	23	85	10	00
Rear Lands, Sporting Mountain.....	6	67	7	50
Rear of Black River.....	1	49	7	50
Red Island.....	15	59	8	00
Rhodes.....	1	55	9	00
Richmond Terminus.....	108	34	37	50
Rivière Bourgeoise.....	9	00	9	00

ÉTAT No. 3, B.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau,	Revenu brut,		Salaires	
	\$	cts.	\$	cts.
Rivière Debert	12	77	9	00
Rivière Dennis	10	38	12	00
Rivière Hebert	43	05	18	00
Riversdale	7	49	9	00
Robert, Ile	7	65	7	50
Rocklin	11	86	7	50
Rockville	23	43	9	50
Rockwell, Etablissement de	22	56	7	50
Roger's Hill	16	03	7	50
Roseway	10	30	8	50
Roslin	6	22	7	50
Ross' Corner (depuis le 1er janvier 1872)	2	04	2	50
Rossway	8	24	9	00
Round H ll	59	22	17	50
St. Andrews	4	71	7	50
Ste Anne	4	90	7	50
Ste. Croix			13	50
St. Esprit	12	55	7	50
St. George, Chenal	5	55	7	50
Ste. Marie, Baie	11	15	14	50
St. Patrick, Chenal	0	88	7	50
St. Paul	5	81	7	50
Sable River	30	55	28	50
Salem	6	68	7	50
Salmon Hole	4	53	7	50
Saumon, rivière au, Cap Breton	8	77	7	50
Saumon, rivière au, Digby	15	48	8	00
Saumon, rivière au, Guysborough	4	96	9	00
Saumon, rivière au, Halifax	13	62	9	00
Saumon, rivière au, Etablissement du Lac	6	92	7	50
Sambro	8	44	7	50
Sand Beach (depuis le 1er novembre 1871)	5	68	4	16
Sand Point	1	46	-10	50
Sandy Beaches	3	23	7	50
Sandy Point	1	40	7	50
Saulmerville	26	69	9	50
Saw Mill Creek	10	49	9	00
Scotch Village	32	69	15	00
Scott, Baie de	26	16	9	00
Section 7	230	60	61	50
Selmah	41	70	9	50
Shag Harbor	21	13	7	50
Sharp, Pont de	1	25	7	50
Shea's River	10	63	7	50
Sheet Harbor	112	19	31	50
Sheffield Mills	68	49	22	00
Ship Harbor	33	29	9	00
Short Beach	18	55	8	00
Shulie	18	17	7	50
Sight Point	2	97	7	50
Six Mile Brook	10	80	7	50
Six Mile Road	5	31	7	50
Sky Glen	0	50	7	50
Smith's Cove	3	19	15	00
Somerset	89	71	17	50
Senora	12	91	7	50
South Bar of Sydney River (depuis le 1er août 1871)	4	27 ³ / ₄	6	68
South Bay	8	16	7	50
South Branch, Colchester	12	60	7	50
South East Passage	3	26	7	50

ÉTAT No. 3, B.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
South Gut, Ste. Anne	22	17	9	00
South McLellan's Mountain	2	88	7	50
South Rawdon	243	13	30	50
South Side Basin, Rivière Dennis	4	50	7	50
South Side Boulardarie	6	30	7	50
South Side Whycomah	2	45	7	50
South Side, West Margaree	4	18	7	50
South West Mabou	9	73	7	50
Spa Springs	15	62	7	50
Speitche's Cove	16	12	19	50
Spencer's Island	3	92	7	50
Springfield	3	62	7	50
Springhill	6	11	7	50
Springville	51	47	20	50
Spry, Baie de	22	01	7	50
Steam Mill, Village de	8	98	9	50
Steep Creek	41	79	22	50
Stewiacke Cross Roads	28	00	9	00
Stillwater	3	01	7	50
Stoddart's	5	62	12	00
Stormont	8	84	7	50
Stronach Mountain	8	95	7	50
Summerville	103	14	28	50
Sutherland's Mills	19	38	7	50
Sutherland, Rivière	25	86	8	00
Tancook Island	2	70	7	50
Tatamagouche Mountain	11	23	7	50
Tenecafe	15	95	7	50
Three Mile Plains	2	06	7	50
Tidnish	11	22	7	50
Toney, Rivière	16	93	7	50
Tor Bay	3	16	7	50
Trafalgar	7	50	7	50
Trout Cove	3	48	7	50
Tupperville	8	55	7	50
Turns Bay	1	64	7	50
Tusket Wedge	7	80	7	50
Upper Branch	0	29	7	50
Upper Caledonia	1	30	7	50
Upper Cross Roads, Ste. Marie	1	09	15	00
Upper Dyke, Village de	5	88	9	00
Upper Economy	63	09	24	00
Upper Kennetcook	3	26	7	50
Upper La Hève	6	75	7	50
Upper Margaree	6	10	7	50
Upper Newport	46	83	13	00
Upper Rawdon	25	63	9	00
Upper Settlement, rivière Baddeck	2	46	7	50
Upper Settlement, rivière Barney	3	77	7	50
Upper Settlement, rivière Dennis	12	78	12	00
Upper Settlement, rivière du Milieu	8	49	7	50
Upper Settlement, rivière du Sud	8	70	7	50
Upper Settlement, rivière de l'Oust	3	40	7	50
Upper Washabeck	1	71	7	50
Urbania	6	55	7	50
Usher	5	10	7	50
Vaughan's	2	02	7	50
Vernal	3	53	7	50
Victoria, Cumberland	5	27	7	50
Victoria, Hâvre de	0	30	7	50

ÉTAT No. 3, B.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires de la Nouvelle-Ecosse.—*Fin.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Victoria Mines	48	63	18	00
Vogler's Cove	17	85	8	50
Wallace Bridge	30	69	36	50
Wallace Ridge	14	07	8	00
Wallace, Rivière	20	47	19	50
Warren	1	67	7	50
Waterville	4	52	7	50
Waugh's, Rivière	28	42	9	50
Wayside (du 1er août 1871)	8	66	6	68
Weaver Settlement	25	40	7	50
Webbers			7	50
Wentworth	13	20	7	50
West Arichat	55	32	20	50
do Branch, rivière est, Pictou	10	91	9	00
do Branch, rivière John	16	54	9	00
do Branch, rivière Philippe	4	10	7	50
do Chester	15	70	13	50
do Chester, Lac de	2	90	7	50
do Dublin	16	25	12	00
do Gore	16	08	7	50
do Side Lochaber	1	90	7	50
Weymouth, Pont de (jusqu'au 31 juillet 1871)	5	50	4	17
White Head	16	30	9	00
do Point	5	94	7	50
Wickwire, Station de	21	96	9	00
Williamsdale	2	42	7	50
Windham Hill	0	81	7	50
Windsor, Jonction de	2	12	7	50
Wine Harbor	68	00	30	75
Woods Harbor	6	72	7	50
Wreck Cove	7	70	7	50
Huit boîtes à lettres, cité d'Halifax			56	00
Total			\$6,405	43

N. B. - Le revenu ci-dessus est compris aux pages 132, 133, 134, dans celui perçu aux différents bureaux de poste auxquels sont annexés les dits bureaux intermédiaires.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 3.—C.

DÉTAIL de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans le Nouveau-Brunswick, indiquant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
BUREAU DE L'INSPECTEUR DES POSTES.			
(12 Mois.)			
J. McMillan	Inspecteur des postes, St. Jean	2,000	00
W. Paisley	Sous-inspecteur	1,290	00
W. C. Whittaker	Commis de 2e classe	940	00
J. A. M. Hunter	do 4e	480	00
W. R. Avery	do 4e	400	00
W. F. Campbell	Aspirant	298	01
R. Parker	Commis temporaire, 20 jours	30	00
T. McNutt	do du 27 novembre au 9 décembre 1871	18	00
A. B. McLean	do du 1er décembre 1871 au 14 mai 1872	136	29
E. T. Barbarie	do du 5 au 17 juin 1872, (ainsi que quatre jours pendant janvier 1872)	21	75
T. H. McMillan	do du 2 au 17 juin 1872	20	25
W. Bannister	Messageur	460	01
BUREAU DES MANDATS D'ARTICLES D'ARGENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.			
J. Hale	Surintendant	1,600	00
T. B. Smith	Commis de 3e classe	620	00
BUREAU DE POSTE DE FRÉDÉRICTON.			
A. S. Phair	Maitre de poste	1,500	00
H. J. Thorne	Commis de 2e classe	940	01
J. Cameron	do 4e	559	99
W. B. Phair, Jun.	do 4e du 1er janvier 1872	180	00
BUREAU DE POSTE, DE ST. JEAN.			
John Howe	Maitre de poste	2,060	00
J. Woodrow	Sous-maitre de poste	1,500	00
M. J. Potter	Commis de 2e classe	940	00
W. A. Black	do 3e	800	00
H. P. Otty	do 3e	740	00
B. C. McIntyre	do 4e	460	00
J. A. Armstrong	do 4e jusqu'au 31 juillet 1871	36	67
A. McNichol	do 4e	460	00
D. H. Waterbury	do 4e	380	00
J. S. Flaglor	do 4e et temporaire jusqu'au 1er février 1872	341	67
A. W. Reed	do 4e do	341	67
J. W. Beattay	Commis temporaire, du 21 septembre 1871	233	15
G. W. Jenkins	do jusqu'au 31 juillet 1871	25	00
A. B. McLean	do du 11 juillet jusqu'au 30 novembre 1871	116	93
J. W. Ring	do du 26 juillet 1871	279	84
Joseph Howe	do du 24 octobre 1871	206	45
W. Forsyth	do du 25 jusqu'au 27 janvier, et du 26 jusqu'au 29 février 1872	10	50
W. Starkie	do du 29 janvier 1872	127	42
J. Hamlin	do une journée	1	50
A. J. Woodrow	do du 1er juin 1872, (aussi une journée en avril et neuf jours en mai 1872)	33	08
G. Bell	Gardien de bureau	400	00

ÉTAT No. 3, C.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans le Nouveau-Brunswick, indiquant, dans chaque cas, le nom de la personne, le service ou la fonction et le montant payé, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—
Suite.

Nom.	Service.	Montant.	
SERVICE DES MALLES SUR CHEMINS DE FER.			
F. W. Blizard	Commis de malle de 2e classe	\$	cts.
F. A. Estey	do 3e do	640	00
G. M. Ryan	do 3e do	600	00
C. Ward	do 3e do depuis le 1er août 1871	590	66
J. Thompson	do 3e do depuis le 7 août 1871	440	00
C. S. McPherson	do 3e do depuis le 1er mai 1872	432	26
Total		\$23,711	11

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 3, C.—Suite.

DÉTAIL des salaires; allocations pour expéditions en passe; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste dans le Nouveau-Brunswick,—pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

N. B.—Ces salaires, allocations et revenu sont pour les neuf mois expirés le 31 mars 1872.

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Andover	279 82	99 50		
Annagance	103 69	45 00		
Apohaqui	222 81	67 50		
Baie Verte	341 66	120 50		
Bathurst (*y compris arrérages)	1,486 79	371 50		*105 00
Boucouché	251 01	126 75		
Campbellton	539 08	186 75		
Campo Bello	90 72	46 50		
Canterbury (2 trimestres)	76 66	71 50		
Canterbury, Station de	166 87	69 00		
Caraget	151 97½	63 75		
Carleton (*y compris arrérages)	651 71	215 50		*90 00
Chatham (*y compris arrérages)	1,817 96½	573 75	270 00	*270 00
Dalhousie (*y compris arrérages)	753 97½	320 25		*30 00
Dorchester (*y compris arrérages)	605 36	238 50		*90 00
Edmundston	189 98	94 50		
Elgin	100 20½	61 50		
Fairville	598 86	199 50		
Flatlands	38 27	30 75		
Florenceville	363 23	140 00		
Frédéricton (salaires et dépenses énumérés ailleurs) ..	7,135 50			
Frédéricton, Jonction de, (2 trimestres) ..	76 30	19 50		
Gagetown	714 83	260 00		
Grand Falls	353 91½	139 50		
Grand Manan	77 40	46 50		
Hammondvale	56 02½	30 75		
Harvey	333 38	183 75		
Harvey, Station de	100 05	33 00		
Hillsborough	468 80	231 75		
Hopewell Cape (2 trimestres)	261 97	84 50		
Indian Town (*y compris arrérages)	685 50	235 50		*40 00
Kingston, Kent	549 78	164 50		
Kingston, Comté du Roi	140 76	93 00		
Kouchibouguac	106 75	33 00		
Lepreau	51 64	80 50		
Mace's Bay (depuis le 1er août 1871) ..	211 83	20 00		
Memramcook	288 83	101 50		
Milltown	80 79	77 25		
Moncton (*y compris arrérages)	1,145 08	471 00		*135 00
Mouth of Nerepis	290 05	128 25		
Newcastle	1,448 81	400 50		75 00
New Mills	79 98	36 50		
Norton, Station de	111 14	42 00		
Oromocto (1 trimestre)	63 96	61 25		
Ossekeag	291 81	123 00		
Penobscuis	236 66	48 50		
Petitcodiac	502 95	175 50		
Richibucto (*y compris arrérages)	537 81	319 50		*90 00
St. André	955 61	556 50		75 00
St. George (*y compris arrérages)	638 19½	253 50		*90 00
St. Jean (salaires et dépenses énumérés ailleurs) ..	24,373 37			
St. Martin	219 68	87 50		
St. Stephen (*y compris arrérages)	1,582 74	481 50	*270 00	75 00
Sackville (*y compris arrérages)	995 85	518 25		*135 00

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$	cts.				$	cts.
Salisbury.....	340	43	116	25	
Shediac (*y compris les arrérages).....	794	07½	324	75	*90 00
Sheffield.....	307	67	105	50	
Shippigan.....	139	20	38	25	
Springfield.....	193	36	65	00	
Sussex Vale (*y compris les arrérages).....	455	77	260	50	*90 00
Upper Mills.....	27	60	30	75	
Welsford.....	132	75	39	75	
Woodstock (*y compris les arrérages).....	2,221	81½	641	25	*270 00
West Quaco (du 1er février 1872).....	26	64	9	00	
Totaux.....	\$58,439	69½	\$10,311	25	\$690 00
					\$1,800 00

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 3, C—*Suite.*

Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires dans le Nouveau-Brunswick.

N.B.—Étant pour les neuf mois de service expirés le 31 mars 1872.

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Aboushagan, Chemin de.....	1	53	7	50
Albert Mines.....	70	92	36	00
Alexander's Point.....	3	48	17	50
Archibald, Etablissement de.....	2	68	7	50
Armstrong's Brook.....	49	80	19	50
Armstrong's Corner.....	30	94	11	00
Aroostook.....	4	97	9	00
Arthurette.....	12	27	7	50
Au Lac.....	3	17	7	50
Back Bay (du 1er février 1872).....	0	86	.....	.....
Baie Verte, Chemin de la.....	6	21	9	00
Baillie, Etablissement de.....	16	76	7	50
Bairdville.....	9	61	18	00
Baker, Ruisseau de.....	16	87	7	50
Barachois.....	5	48	7	50
Barnaby, Rivière.....	13	78½	7	50
Barnesville.....	33	76	9	00
Bartibog.....	8	07	7	50
Bass River.....	42	13	13	50
Basswood Ridge.....	1	69	7	50
Bath.....	81	16	16	00
Bathurst, Village de.....	273	01	84	00
Baie du Vin.....	11	93	7	50
Bayfield.....	25	31	9	50
Bayside.....	9	67	7	50
Bear Island.....	35	79½	12	50
Beaver Brook.....	6	66	7	50
Beaver Harbor.....	12	52½	7	50
Belledune.....	39	74	19	25
Belledune, Rivière.....	37	60	19	00
Belleisle, Baie de.....	5	88	7	50
Belleisle, Ruisseau de.....	8	33	7	50
Belleville.....	4	21	7	50
Bellevous Village.....	10	92	7	50
Belyeas, Anse de.....	8	58	7	50
Berryton.....	5	89	7	50
Big Cove.....	4	97	7	50
Birdton (du 1er février 1872).....	0	67	.....	.....
Black Brook.....	8	12	7	50
Black Lands.....	79	47	28	50
Black Point (du 1er octobre 1871).....	15	59	5	00
Black River, Northumberland.....	10	76	7	50
Black River, St. Jean.....	14	86	8	00
Black River Bridge.....	8	11	7	50
Blackville.....	57	89	18	50
Blaney Ridge.....	8	89	7	50
Blissfield.....	5	82	7	50
Blissville (2 trimestres).....	30	77	12	50
Bloomfield, Carleton.....	13	29	7	50
Bloomfield, (Comté du Roi).....	8	55	18	00
Bocabec.....	19	66	24	75
Boiestown.....	59	32	21	50
Botsford Portage.....	4	92	7	50
Boudreau Village.....	6	40	7	50
Boundary, Ruisseau de.....	28	34	19	00

ÉTAT No. 3, C.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Boundary, Presqu'île de.....	1	45	7	50
Bridgedale.....	2	26	7	50
Brigg's Corner.....	14	76	12	00
Brookvale.....	4	83	7	50
Burnt Church.....	25	22	7	50
Burton (1 quartier).....	3	64	2	50
Butternut Ridge.....	96	89	25	00
Caledonia, Etablissement de.....	4	56	7	50
Cambridge.....	23	32	7	50
Campbell, Etablissement, (comté du Roi).....	6	30	7	50
Campbell, Etablissement, (do York).....	14	51	7	50
Canning.....	4	58	7	50
Cape Spear.....	1	75	7	50
Carlow.....	9	54	7	50
Case, Etablissement de.....	2	24	7	50
Central Blissville (2 quartiers).....	6	02	5	00
Central Cambridge.....	6	82	7	50
Central Kingsclear.....	7	85	7	50
Central Norton.....	13	62	7	50
Centreville, (comté d'Albert).....	93	88½	35	00
Centreville, (comté de Carleton).....	73	82	19	00
Chamcoek.....	11	48	7	50
Chance Harbor.....	4	08	7	50
Charleston.....	3	40	7	50
Chipman.....	34	66	8	50
Chockfish.....	1	25	18	00
Church Hill.....	3	92	7	50
Clarendon, Etablissement de.....	3	42	7	50
Clifton, Gloucester.....	40	01	10	00
Clifton, (comté du Roi).....	69	77½	21	00
Clones.....	26	12	7	50
Coal Branch.....	11	11	8	00
Charbon, Mines de.....	24	98	8	00
Coates, Moulins de.....	4	62	7	50
Cocagne.....	48	08	26	25
Cocagne, Rivière.....	3	91	7	50
Coldstream.....	28	68	8	00
Cole, Ile de.....	13	91	7	50
Collina.....	21	53	7	50
Cork, Station de, (2 quartiers).....	7	60	5	00
Corn Hill.....	13	63	7	50
Coverdale.....	5	73	7	50
Cromwell.....	6	73	7	50
Cumberland, Baie.....	17	79	7	50
Cumberland, Pointe.....	7	03	7	50
Curryville.....	5	33	7	50
Dawson, Etablissement de.....	13	60	7	50
Debeck, Station de.....	27	89	7	50
Derby.....	103	11	24	50
Digdeguash.....	0	22	2	50
Dipper Harbor.....	0	63	7	50
Doaktown.....	38	42	14	00
Doherty, Moulins de.....	.....	.....	7	50
Donegal.....	6	74	7	50
Douglas.....	12	88	7	50
Douglas Harbor.....	13	54	7	50
Douglastown.....	157	95	88	50
Dover.....	18	60	7	50
Doyle, Etablissement de.....	5	88	7	50
Dumbarton, Station de chemin de fer de.....	19	29	9	75
Dumfries.....	12	35½	10	50

ETAT No. 3, B.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
		cts.	\$	cts.
Dundee	4	77	7	50
Dungiven	3	85	7	50
Dunphy	16	81	9	00
East Glassville	8	00	7	50
East Scotch, Etablissement	3	56	7	50
Edgett, Débarcadère d'	28	47	21	00
Eel, Rivière	11	59	13	50
Emigrant Road	4	77	7	50
Emigrant Settlement	16	05	9	00
English Settlement	10	47	7	50
Enniskillen, Station de	25	77	8	50
Escuminac	18	84	7	50
Fairfield	11	16	7	50
Fairhaven	19	20	7	50
Farley, Mouline de	3	65	7	50
Farmerston	4	45	7	50
Fenwick	2	39	7	50
Ferris	3	74	7	50
Ferryville	2	92	7	50
Florenceville, est	15	36	15	00
Foreston	8	70	7	50
Forks	7	14	7	50
Foster, Anse de	3	62	7	50
Fox, Ruisseau de	7	99	7	50
Frédéricton, Chemin de	5	73	7	50
French Village	6	48	7	50
Gardener, Ruisseau de	10	97	7	50
Gaspereaux	27	46	13	50
Gaspereaux, Station de	9	67	7	50
Geary (1 quartier)	1	30	2	50
Germantown	8	38	7	50
Girvan, Etablissement de	5	80	7	50
Glassville	60	56	14	00
Golden Grove	2	15	7	50
Good Corner	7	65	7	50
Goose Creek	20	76	7	50
Gordonsville	6	20	7	50
Goshen	12	22	7	50
Gowland Mountain	4	86	7	50
Grande Anse	19	20	8	50
Grande Baie	7	69	7	50
Grande Côte, Portage de la	1	17	7	50
Grand Harbor	34	41	9	50
Grandique	12	02	7	50
Grande Rivière	14	49	11	25
Grande Shemogue	22	42	11	50
Greenfield	4	77	7	50
Green River	14	00	12	75
Greenwich Hill	21	82	8	50
Hammond River	28	69	17	50
Hampstead	26	00	11	25
Hampton	73	09	22	59
Hamptown	3	94	7	50
Hanford Brook	2	35	7	50
Hanwell	7	72	7	50
Hardwicke	0	75	7	50
Harewood	3	58	7	50
Hartland	58	55	16	50
Harts, Moulins de (2 quartiers)	5	00	5	00
Hastings	2	60	7	50

ETAT No. 3, C.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaire	
	\$	cts.	\$	cts.
Head of Millstream.....	12	14	7	50
Head of Ridge.....	1	38	7	50
Head of Tide.....	17	61	7	50
Hebron.....	5	45	7	50
Heron, Ile.....	6	45	7	50
Hibernia.....	0	75	7	50
Hillsdale.....	2	61	7	50
Hillside.....	4	81	7	50
Holmesville.....	5	18	7	50
Hopewell (2 trimestres).....	12	30	13	50
Hopewell Corner (2 trimestres).....	78	94	20	50
Hopewell Hill (2 trimestres).....	49	94	35.	00
Indian Island.....	2	83	7	50
Intervale.....	4	63	7	50
Irishtown.....	6	39	7	50
Irving, Etablissement de.....	12	93	7	50
Jacksontown.....	16	12	7	50
Jacksonville.....	61	45	17	50
Janeville.....	9	10	7	50
Jemseg.....	18	04	7	50
Jenkins.....	13	14	7	50
Johnson, Moulins de, (depuis le 1er novembre 1871).....	2	35	4	16
Johnston.....	5	22	7	50
Johnville.....	9	23	7	50
Jolicure.....	21	94	10	50
Kars.....	4	33	7	50
Kay, Etablissement de.....	2	38	7	50
Keswick Ridge.....	21	85	21	00
Kingsclear.....	39	93	16	00
Kingsley (depuis le 1er février 1872).....	0	51		
Knowlesville.....	21	03	7	50
Knoxford.....	4	88	7	50
Lakefield.....	19	96	9	50
Lac George.....	42	93	11	50
Lac, Etablissement du.....	3	36	13	50
Lakeville.....	7	79	7	50
Lakeville Corner.....	18	33	7	50
Lawrence Station.....	27	63	7	50
Ledge.....	9	41	7	50
L'Etete.....	18	14	8	50
Lewis, Montagne de.....	3	37	7	50
Lewisville.....	13	00	7	50
Lincoln (1 trimestre).....	2	49	2	50
Lindsay.....	7	43 ³	7	50
Linton's.....	3	64	7	50
Little Branch (depuis le 1er novembre 1871).....	3	36	4	16
Little Lepreaux (depuis le 1er novembre 1871).....	0	29	5	00
Little River, Coverdale.....	2	66	7	50
Little River, Elgin.....	13	60	7	50
Little River, Sunbury.....	9	40	7	50
Little Rocher.....	18	70	8	00
Little Shemogue.....	17	73	8	00
Little Shippigan.....	1	34	7	50
Loch Lomond.....	4	34	7	50
Londonderry.....	5	04	7	50
Long Creek.....	17	19	7	50
Long Point.....	5	86	7	50
Long Reach.....	3	24	7	50
Long, Etablissement de.....	7	52	7	50
Lord, Anse de.....	9	17	7	50
Lower Brighton.....	7	61	7	50

ETAT No. 3, C.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Lower Canterbury (2 trimestres)	23	03	8	00
Lower Cape (2 trimestres)	28	23½	13	50
Lower Coverdale	4	26	7	50
Lower French Village	5	51	7	50
Lower Hayneville	0	28	7	50
Lower Hillsborough (fermé le 1er février 1872)	5	23	14	58
Lower Line Queensbury.	1	56	7	50
Lower Newcastle	12	75	7	50
Lower Pocmouche	3	16	7	50
Lower Prince William	21	31	18	00
Lower Queensbury	4	54	7	50
Lower Southampton	26	76	7	50
Lower Turtle Creek	2	64	7	50
Lower Wakefield	13	95	18	75
Lower Woodstock	15	47	9	00
Ludlow	9	25	9	00
Lutz, Montagne de	10	72	7	50
Lynnfield	4	11	7	50
Lyttleton	1	52	7	50
McAdam, Jonction de	55	61	52	50
McDonald's Corner	10	54	7	50
McDonald, Pointe de	11	77	7	50
McDougall, Etablissement de	1	92	7	50
McKenzie's Corner	7	69	11	00
McLaughlan, Chemin de	4	79	7	50
McLeod's Mills	9	32	7	50
Mactaquack	2	65	7	50
Madisco	177	30½	34	50
Magaguadavic	10	14	7	50
Magundy	9	40	7	50
Manners Sutton	10	98	7	50
Maple Green	5	20	11	50
Mapleton	4	71	7	50
Maquapit, Lac de	7	64	7	50
Markhamville	21	54	8	50
Marysville	62	60½	23	00
Maugerville	23	39	15	00
Mechanics, Etablissement de	17	0½	7	50
Middle Coverdale	6	71	7	50
Middle St. Francis	12	88	8	50
Middle Simonds	57	68	22	50
Middle Southampton	9	92	7	50
Midgie	3	67	7	50
Mill Creek			7	50
Milledgeville	71	19	32	00
Millstream	16	20	8	50
Millville	0	90	7	50
Mispec	9	89	7	50
Moncton Road	3	82	7	50
Monument, Etablissement de	23	68	7	50
Moore's Mills	8	76	7	50
Moulie's River	6	33	7	50
Mount Whatley	69	89	28	50
Mouth of Jemseg	14	00	7	50
Mouth of Keswick	8	48	9	50
Murray's Corner	21	67	9	00
Musquash	56	72	44	25
Nackawick	10	49	7	50
Napan (depuis le 1er novembre 1871)	0	06	4	16
Narrows	9	87	7	50

ETAT No. 3, C.—Détail des salaires et des perceptions de revenu des différents bureaux intermédiaires dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Nashwaak	35	26	9	50
Nashwaaksis	12	93½	7	50
Nashwaak Village	4	51	7	50
Neguac	21	59	7	50
New Bandon	27	37	16	00
Newbugh	6	67	7	50
New Canaan	13	89	7	50
Newcastle Bridge	18	02	8	00
Newcastle Creek	26	99	9	50
New Horton	5	30	7	50
New Ireland	3	40	7	50
New Ireland, Chemin de	4	18	7	50
New Jerusalem	31	49	13	00
New Maryland	4	33	7	50
New River	3	66	7	50
Newtown	31	91	11	50
New Zealand	5	11	7	50
Northampton	11	05	7	50
North Esk Boom	14	10½	7	50
Northfield	12	73	7	50
North Joggins	3	36	7	50
North Lake, Westmoreland	5	54	7	50
North Lake, York	26	14	7	50
North Rives	2	05	7	50
North River Platform	11	94	11	25
North West Bridge (depuis le 1er mai 1872)	3	76	.....	.....
Norton	21	57½	7	50
Norton Dale	3	44	7	50
Oak Bay	17	28	24	75
Oak Hill	5	11	7	50
Oak Point, Comté du Roi	11	73	7	50
Oak Point, Northumberland	3	80	7	50
Olinville	5	62	7	50
Otnabog	13	71	7	50
Palmerston	25	66	7	50
Patterson, Etablissement de, (2 trimestres)	5	30	5	00
Peel	8	96	7	50
Pennfield	29	05½	10	50
Pennfield Ridge	11	69	7	50
Perry, Etablissement de	2	71	7	50
Perth	4	70	7	50
Petersville	20	42	10	50
Petersville Church	12	77	7	50
Pisarinco	6	58	7	50
Pleasant Ridge	10	51	7	50
Pockmouche	18	97	7	50
Pockshaw	15	80	7	50
Pointe du Chêne	62	84	32	50
Pointe La Nim	9	34	7	50
Pointe Wolf	4	07	7	50
Pollet River	4	03	7	50
Pomeroy Ridge	5	36	7	50
Poodiac	4	05	7	50
Poplar Grove	10	11	7	50
Poquioc	6	76	14	25
Portage, Rivière du	5	84	7	50
Port Elgin	37	98	20	00
Prince of Wales	12	72	9	75
Prince William	18	26	11	25
Quaco, Chemin de	5	24	7	50

ETAT No. 3, C.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Rankin, Moulins de	54	46	18	50
Ratter's Corner	2	92	7	50
Red Bank	11	22	8	50
Renous, Pont de	10	76	8	00
Richmond Corner	42	64	14	00
Riley Brook	6	82	7	50
Rivière Charles	43	34	19	00
Rivière de Chute	23	68	10	00
Rivière Louison	50	43	24	00
Riverside	12	27	28	00
Rockland	24	97	11	00
Rockport	17	57	8	00
Rockville	2	54	7	50
Rolling Dam	19	13	7	50
Rosevale	8	83	8	50
Rothsay	128	09	63	57
Round Hill	77	83	26	25
Roxburgh	10	18	7	50
Royal Road	2	49	7	50
Rusagornois (1 trimestre)	4	05	2	50
Ste. Croix	156	73	43	48
St. Joseph	46	33	11	50
St. Léonard	5	43	7	50
St. Martin	8	67	7	50
Ste. Marie, Traverse de	47	54	15	00
St. Patrick	20	71	7	50
Salem	5	54	7	50
Salmon Beach	10	94	9	50
Salmon Creek	8	83	7	50
Saumon, Rivière au, Albert	76	49	12	50
Saumon, Rivière au, St. Jean	9	00	7	50
Salt Springs	17	41	7	50
Scotch Settlement	1	99	7	50
Scotch Town	11	66	7	50
Scovil, Moulins de	9	03	7	50
Second Falls	30	14	12	50
Seeley, Moulins de	9	84	7	50
Shanklin	6	53	7	50
Salmon Vale (depuis le 1er août 1871)	0	26	6	67
Shédiac, Pont de	5	42	7	50
Shédiac, Chemin de	6	82	7	50
Sheffield Academy	15	18	.....	.....
Shepody	1	64	7	50
Shiktehawk	12	82	7	50
Silverstream	3	65	7	50
Smith Creek	15	41	8	00
Smith's	32	38	28	00
Smith Town	9	50	7	50
Somerville	13	19	31	50
Southampton	24	17½	7	50
South Bay	44	92	7	50
South Branch, Kennebecasis	6	22	7	50
South Nelson	80	35	27	50
Sprague's Point	35	58	12	00
Springfield	13	06	7	50
Springhill	8	43½	7	50
Spruce Lake	0	81	7	50
Stanley	33	06	14	50
Starkey's	16	76½	9	00
Steeve, Montagne de	2	47	7	50

ETAT No. 3, C.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
		cts.	\$	cts.
Stony Creek.....	4	97	7	50
Summer Hill.....	10	78	7	50
Sussex Corner.....	137	86	58	00
Sussex, Portage de.....	11	06	7	50
Swan Creek.....	5	62	7	50
Sypher, Anse de.....	3	82	7	50
Tabusintac.....	27	84	11	50
Tabusintac, Rivière (depuis le 15 juillet 1871).....	19	05	7	10
Taylor, Village de.....	55	31½	18	00
Tay, Moulins de.....	5	25	7	50
Tay, Etablissement de.....	15	93	7	50
Tedish.....	24	58	8	50
Temperance Vale.....	7	70½	7	50
Ten Mile Creek.....	15	93	7	50
Tennant, Anse de.....	5	76	7	50
The Range.....	9	31	7	50
Thorne Brook.....	1	11	7	50
Thorne, Ville de.....	13	16	7	50
Three Brooks (depuis le 1er octobre 1871).....	16	65	5	00
Tidnish, Pont de.....	7	59	7	50
Titusville.....	13	13½	7	50
Tower Hill.....	8	42	7	50
Tracadie.....	43	27	17	50
Tracey, Moulins de.....	30	98	10	00
Tracey Station (2 trimestres).....	18	66	12	00
Turtle Creek.....	5	39	7	50
Tweedside.....	11	31	7	50
Undine.....	1	54	7	50
Union Corner.....	1	63	7	50
Upham.....	40	88½	15	00
Upper Bay du Vin.....	6	08	8	25
Upper Buctouche.....	3	80	7	50
Upper Cape.....	6	66	7	50
Upper Caraqueet.....	7	50	10	50
Upper Caverhill.....	6	79	7	50
Upper Gagetown.....	45	47	16	00
Upper Gaspereaux.....	36	42	7	50
Upper Greenwich.....	4	31	7	50
Upper Haynesville.....	12	91	7	50
Upper Kent.....	11	79	7	50
Upper Keswick.....	32	69	9	00
Upper Keswick Ridge.....	6	31	7	50
Upper Loch Lomond.....	6	93	7	50
Upper Magaguadavic.....	9	89	7	50
Upper Manguerville.....	16	92	8	00
Upper Neguac.....	10	24	7	50
Upper New Horton.....	5	83	7	50
Upper Peel.....	13	29	7	50
Upper Queensbury.....	6	94	7	50
Upper St. Bazile.....	31	23	14	00
Upper St. Francis (depuis le 1er janvier 1872).....	0	27	2	50
Upper Sackville.....	54	51	18	50
Upper Sheffield.....	37	16	27	00
Upper Southampton.....	1	63	7	50
Upper Wicklow.....	20	80	8	00
Upper Woodstock.....	98	92	45	50
Upsalquitch.....	4	41	7	50
Victoria.....	61	99½	22	00
Waasis Station (un trimestre).....	3	09	2	50
Ward's Crek Road.....	3	95	7	50

ÉTAT No. 3, C.—Détail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires dans le Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Washademoak.....	7	53	7	50
Waterborough.....	11	62	7	50
Waterville.....	35	51	8	00
Watson, Etablissement de.....	4	95	7	50
Wawcig.....	2	41	7	50
Webster's Creek.....	14	05	7	50
Weldford.....	7½	43	7	50
West Branch, Rivière Nicolas.....	7	02	7	50
Westcock.....	4	60	7	50
Westfield.....	7	47	7	50
West Glassville.....	11	37	7	50
Westmoreland, Pointe.....	161	06	42	00
Wheaton, Etablissement de.....	3	45	7	50
White, Anse de.....	29	00	10	50
Wickham.....	23	78	8	00
Wicklow.....	27	27	31	50
Williamstown.....	6	15	7	50
Willow Grove.....	14	46	7	50
Wilson's Beach.....	0	50	7	50
Windsor.....	8	36	7	50
Wood, Pointe.....	9	70	7	50
Woodstock, Station du chemin de.....	74	18	19	50
Yoho.....	0	19	7	50
Young, Anse de.....	13	43½	11	50
Total.....			\$5,254	38

N. B.—Le revenu ci-dessus est inclus, aux pages 148, 149, dans celui perçu aux différents bureaux de poste, auxquels les bureaux intermédiaires sont annexés.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ÉTAT NO. 3, A.)

ÉTAT détaillé des commissions payées sur la vente de timbres-postes dans les cités,
en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Bureau de poste,	Montant.	
	\$	cts.
Hamilton.....	954	72
Kingston.....	197	97
London.....	577	26
Montréal.....	3,330	64
Ottawa.....	303	45
Québec.....	735	16
Toronto.....	2,686	32
Total.....	\$8,785	52

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ÉTAT NO. 3, B.)

ÉTAT détaillé des commissions payées sur la vente de timbres-postes dans les cités du Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Bureau de poste.	Montant	
	\$	cts.
Halifax	132	67
Total	\$132	67

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

(D. DANS L'ÉTAT NO. 3, C.)

ÉTAT détaillé des commissions payées sur la vente de timbres-postes dans les cités de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Bureau de poste.	Montant.	
	\$	cts.
Frédéricton	19	95
St. André	2	60
St. Jean	103	64
Total	\$126	19

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

(E. DANS L'ÉTAT NO. 3, B.)

DÉTAIL des gratifications payées dans la Nouvelle-Ecosse pour lettres transportées par navires marchands, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Bureau de poste.	Montant.	
	\$	cts.
Halifax	20	19
Liverpool	0	76
Lockport	2	80
Lunenburg	0	98
Port Medway	0	90
Yarmouth	11	88
Total	\$37	51

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(E. DANS L'ÉTAT NO. 3, C.)

DÉTAIL des gratifications payées dans le Nouveau-Brunswick, pour lettres transportées par navires marchands, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Bureau de poste.	Montant.	
	\$	cts.
St. André	31	41
St. Jean (y compris les sommes payées pour le transport de certaines lettres par steamers venant des Etats-Unis)	1,766	12
Total	\$1,797	53

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(A. DANS L'ÉTAT No. 4, A.)

DÉTAIL des frais de voyage faits pour le service du département des postes en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Service.	Montant.	
		\$	cts
BUREAU DE L'INSPECTEUR EN CHEF.			
J. Dewé, Inspect. en chef	Allocation pour frais de voyage	446	46
J. D. Paterson	do do do	90	22
G. W. Baker	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	63	00
E. S. McDermott	do do do do	32	85
F. Hawken	do do do do	39	50
E. H. Fletcher	do do do do	12	00
DIVISION DE QUÉBEC.			
W. G. Sheppard, I. B. de P.	Allocation pour frais de voyage	520	46
A. A. de Gaspé	do do do	54	10
DIVISION DE MONTRÉAL.			
E. F. King, I. B. de P.	Allocation pour frais de voyage	580	72
C. W. Hayden	do do do	83	00
F. W. King	do do do	265	70
do	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	33	50
D. Nelligan	do do do do	74	00
J. Aylmer	do pour aller chercher et porter les malles anglaises	11	25
DIVISION DE KINGSTON.			
R. W. Barker, I. B. de P.	Allocation pour frais de voyage	447	82
G. W. Baker	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	12	00
H. G. Goodfellow	do do do do	3	00
DIVISION DE TORONTO.			
M. Sweetnam, I. B. de P.	Allocation pour frais de voyage	497	70
W. Cuppage	do do do	141	10
T. S. Birchall	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	64	50
J. O. Bennett	do do do do	3	00
J. M. McLochlin	do do do do	3	00
DIVISION DE LONDON.			
G. F. Griffin, I. B. de P.	Allocation pour frais de voyage	376	44
G. E. Cox	do do do	417	16
T. Cronyn	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	4	50
M. Edgar	do do do do	23	80
C. J. Shanley	do do do do	6	00
Commis de la malle angl.	Dépenses pendant qu'ils étaient chargés des malles anglaises	969	34
Maître de P. de Durham	Dépenses d'un voyage à Hanover pour affaires de bureau	3	00
“ Listowell	do do Gowanstown do	2	00
“ Stanstead	do do Sherbrooke do	1	50
“ Arran Ouest.	do do Burgoyne do	1	00
Total		\$5,283	62

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

(A. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

DÉTAIL des frais de voyage faits pour le service du département des postes dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
A. Woodgate.....	Allocation pour frais de voyage	469	10
A. Burnham.....	Dépenses comme commis de malles sur chemin de fer	22	50
J. D. Story.....	do do do	18	00
Total		\$509	60

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

• (A. DANS L'ÉTAT No. 4, C.)

COMPTE des frais de voyage faits pour le service du département des postes dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
J. McMillan.....	Allocation pour frais de voyage	566	12
J. Woodrow.....	Dépenses comme commis de malle sur chemin de fer	1	25
R. C. McIntyre.....	do do do	7	00
J. S. Flaglor.....	do do do	4	70
A. W. Reed.....	do do do	12	45
J. W. Ring.....	do do do	2	13
A. B. McLean.....	do do do	1	80
W. Starkie.....	do do do	1	20
Total		\$596	65

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

(B. DANS L'ÉTAT No. 4, A.)

ÉTAT des sommes payées sur comptes pour articles et ouvrages fournis pour le service du département des postes dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
			\$ cst.
Cie de billets de b. de l'A. B.	Gravure et impression de timbres-poste pour le Départ. des Postes.	13,556	25
D. G. Berri	Timbres et cachets de bureau do do do	1,807	02
De Grave, Short et Cie.	Balances et poids do do do	334	94
L. R. Smith	Tampons, etc., pour l'inspecteur en chef	33	52
Sinclair, Stitt et Cie.	Toile pour cartes do	12	06
W. H. Sparrow	Boîte pour commis de malle sur ch. de f., etc. do	6	00
S. M. Coons	Chaise de bureau	4	00
Cie. du Gaz de Québec	Reverbère pour boîte à lettres sur rue, pour le B. I. P., Québec	45	81
A. Kane	Poëles et tuyaux de poëles do do do	26	76
E. Roussel	Ouvrages de menuiserie do do do	26	54
T. Andrews	Ouvrages de plomberie do do do	18	05
F. Vézina	Peinture, etc., do do do	9	50
F. Létourneau	Réparation d'une boîte à lettres sur rue do do do	5	60
J. Pocter	Réparation de timbres à lettres, etc., do do do	4	35
L. Lefebvre	Tuyaux de poëles, etc., do do do	4	04
A. Thorn	Réparation d'appareils à gaz, etc., do do do	3	12
F. H. Fitch	Echelle do do do	3	00
R. Bouchard	Réparation d'une chaise avec coussins do do do	1	75
A. Paillon	Confection de clés do do do	1	60
J. M. Tardwell	Ecriture de porte, etc., do do do	0	50
J. Gillard	Ouvrages de menuiserie do B. I. P., Montréal	18	00
S. A. Hicks	Plaques à marquer do do do	5	50
A. Bélanger	Chaise de bureau do do do	3	50
C. H. Whitche	Badigeonnage des murs du bur. de poste do B. I. P., Kingston	58	50
Macnee et Waddell	Tapis pour bureau do do do	54	27
N. McNeil	Réparation du toit du bureau de poste do do do	16	95
J. Holden	Répar. à l'appareil pour prendre les sacs à Morrisburg do do do	1	00
W. Hartley	do do do Matilda do do do	0	50
E. G. Gurney	Réparation aux boîtes à lettres sur rues, B. I. P., Toronto.	54	61
Younglove et Cie.	Appareils pour prendre les sacs de malle do do do	48	33
J. Webster	Voiture pour les malles do do do	40	00
Withrow et Hillock	Ouvrages de menuiserie, etc., do do do	26	78
W. H. Sparrow	Répar. aux boîtes des commis de malle, etc., do do do	14	70
Caldwell et Anundson	Tampons, réparations, etc., do do do	14	50
J. O. Bennett	Répar. à l'appareil pour prendre les sacs à Trenton do do do	6	25
W. Hornshaw	Poignées pour appareils à prendre les sacs de malle do do do	4	20
J. E. Ellis	Régler les horloges do do do	4	00
J. Foster et Fils	Quincaillerie, etc., do do do	3	15
A. Jennings	Répar. à l'appareil pour prendre les sacs à Brentwood do do do	2	50
D. P. Ross	Lièges pour timbres oblitérants do do do	1	50
A. W. Brain	Réparation du timbre à date do do do	0	90
W. Hewitt et Cie.	Poignée de porte do do do	0	30
J. Stewart et Cie.	Boîtes à lettres sur rues do do London.	102	00
S. et A. McBride	Posage de poëles, etc., do do do	40	57
do	Répar. aux boîtes des commis de malle, etc., do do do	6	98
W. Jones	Ouvrages de menuiserie, etc., do do do	28	70
C. Anundson	Répar. aux boîtes des commis de malle, do do do	40	00
Smith, Chapman et Cie.	Balace à plateforme pour le bur. de London, do do do	20	00
J. M. Cousins	Réparation à la pompe du bur. de poste do do do	10	00
W. Farmer	Ouvrages de plomberie do do Hamilton	104	80
W. Allan	Nivellement de la cour, réparation de cheminée, etc., do do do	68	00
T. Tindill	Ouvrages de menuiserie do do do	32	56
J. Anderson	do do do do do	28	75
C. McRae	Meubles de bureau, do do do	16	31

(B. DANS L'ÉTAT NO. 4, A.)—Détail de tous les paiements sur comptes pour articles et ouvrages fournis pour le service du département des postes en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Noms.	Détails.		Montant.	
			\$	cts.
A. Main	Ficelle	B. P., Hamilton ..	13	60
T. Freeborn	Ouvrages de vitrier	do do	13	45
L. McPherson	Badigeonnage	do do	12	00
Williamson et Welsh	Posage de châssis	B. P., Kingston ..	5	35
T. McMahon	Tenture de papiers-peints	do do	3	75
Cie. du gaz de Kingston	Réparations aux appareils à gaz	do do	2	66
W. Robinson	Ouvrages de vitrier	do do	1	50
R. M. Horsey	Ouvrages de ferblanterie	do do	14	20
N. McNeil	Posage de tuyaux de gaz	do do	0	78
G. M. Wilkinson	Savon	do do	0	75
W. Joanes	Ouvrages de menuiserie	B. P., London	37	24
R. Puddicombe	Noir de fumée, etc.,	do do	5	07
S. et A. McBride	Posage de tuyaux de poêle, etc.,	do do	3	38
Prouse Frères	Ouvrages de ferblant, et de plomb., etc.,	B. P., Montréal ..	462	31
J. Gillard	do de menuiserie do	do do	405	82
J. Boyd	do de serrurerie do	do do	188	60
H. Grant	Régler les horloges	do do	91	50
J. O'Connor	Tampons	do do	58	50
J. L. Bangs et Cie	Réparations au toit	do do	27	75
E. Chanteloup	Lampe, etc., et réparations à l'horloge	do do	24	65
J. Kimber	Peinturage et vitrage	do do	13	13
S. Boon	Plâtrage, etc.,	do do	5	65
A. Ramsay et Fils	Vitres	do do	2	31
C. P. Dorion	Ouvrages de ferblanterie	B. P., Ottawa	41	24
Blyth et Kerr	Réparation de tuyaux de gaz, etc.,	do do	23	73
Geo. Hay	Gong, balance à ressorts, etc.,	do do	14	61
J. et N. Moore	Toile en zinc	do do	6	50
Russell et Watson	Toile, essuie-mains, etc.,	do do	5	80
W. Porter	Réparations à la porte latérale, etc.,	do do	4	50
J. Boyden	Lave-mains, etc.,	do do	4	15
A. B. Macdonald	Tabouret	do do	2	50
T. Floyd	Réparation à la pompe	do do	2	25
T. Frederick	Réparations à la serrure de la voûte	do do	2	00
E. Roussel	Ouvrages de menuiserie, etc.,	B. P., Québec	331	36
Z. Vaudry	Monter les poêles et tuyaux	do do	111	00
T. Andrews	Quincaillerie	do do	7	29
E. Vézina	Réparation du timbre	do do	6	00
W. McDonald	Réparations de châssis	do do	5	75
C. J. Shaw	Passe-partout, etc.,	do do	4	75
D. Dubien	Paniers	do do	4	70
F. O. Vallerand	Lampes, etc.,	do do	3	10
Glover, Fry et Cie	Essuie-mains	do do	2	80
Garant et Trudel	Paniers à papiers de rebut, etc.,	do do	2	00
Fisher et Blovin	Cuir pour table à timbrer	do do	0	50
Withrow et Hillock	Ouvrages de menuiserie	do do	214	03
J. Ritchie et Fils	do de plomberie	do do	87	00
J. E. Ellis	Régler les horloges	do de	20	00
Geo. Booth	Peinturage et vitres	do do	33	10
W. W. Moses	Paniers, etc.,	do do	21	75
N. L. Piper et Fils	Meubles de bureau	do do	21	05
R. Malcom	do do	do do	14	80
T. Bryan	Ouvrages de serrurerie	do do	11	15
L. Cohn	Bandes à lier les papiers	do do	9	50
Hues et Cie	Essuie-mains	do do	7	32
J. Cumming	Huilage de tuyaux de cuir, etc.,	do do	5	00

(B. DANS L'ÉTAT NO. 4, A.)—Détail de tous les paiements sur comptes pour articles et ouvrages fournis pour le service du département des postes en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Fin.*

Noms.	Détails.	Montant.	
Brimstin et Frères	Réparations à la boîte à lettres du G. O. pour le B. P. de Toronto.	\$ 1	50
L. Smith.....	do à l'appareil pour prendre les sacs à Oshawa.....	1	50
J. M. Jones	Confection et arrangement de caractères pour le B. P., Louisville..	1	00
Total		\$19,217	20

A. CAMPBELL,

Maître-général des postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

(B. DANS L'ÉTAT NO. 4, B.)

DÉTAIL de tous les paiements sur comptes pour articles et ouvrages fournis pour le service du département des postes dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
D. G. Berri	Timbre et cachets pour le département des postes	14	80
D. Murray et Cie.....	Tapis pour le B. I. P., Halifax	78	69
W. C. Silver	do B. P. et bureau des M. d'art. d'arg., Halifax.....	91	90
T. G. Elliott.....	Ouvrages de menuiserie B. P., do	127	18
J. Brander	do do do	47	52
Sargeant et Greenfield ..	Serrures de tiroirs do do	54	83
M. Downey	Ouvrages de peinture do do	50	00
H. H. Fuller et Cie.....	Ficelle do do	77	70
R. Conroy.....	Meubles de bureau do do	29	75
A. Stephen et Fils	do do do	27	25
S. W. Marvin	Boîtes en ferblanc pour étiquettes do do	15	78
J. Albro et Fils	Quincaillerie do do	14	78
C. Phelon et Fils	Ferblanterie do do	13	45
R. T Muir.....	Balance à lettres do do	10	00
Baldwin et Cie.....	Filtre et verres do do	7	60
Gordon et Keith.....	Coussins, etc., do do	5	25
G. Rent, Jun.....	Boîte à cartes-poste en ferblanc do do	3	00
Walsh et Cie.....	Ouvrages de vitrerie do do	2	67
Watson et Meyers	Réparations d'appareils à gaz, etc., do do	2	54
D. Starr et Fils	Boîtes à ficelle do do	1	30
De Chezeau et Crow	Boîte à argent pour le bur, des mandats d'art. d'arg. do	4	25
	Total.....	\$680	24

A. CAMPBELL,

Maître-général des postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable

(B. DANS L'ÉTAT No. 4, C.)

DÉTAIL de tous les paiements sur comptes pour articles et ouvrages fournis pour le service du département des postes dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
A. H. Brown.....	Ouvrages de menuiserie pour B. I. P., St. Jean.....	31	00
E. Evans.....	do do	16	50
C. E. Burnham et Cie...	do do	9	00
Fleming et Macreadie...	Ouvrages de plomberie do do	8	55
A. B. Duncan	do do	5	40
Lewis et Allingham	Ficelle do do	6	10
A. B. Duncan	Appareils de gaz B. P., Frédérickton	7	47
J. Tibbitts, Jun.....	Ouvrages de forgeron do do	6	75
S. Corbitt.....	Confect. et répar. de boîtes à lettres sur rue pour B. P., St. Jean...	146	86
A. Young	do do do do	123	45
A. H. Brown.....	Ouvrages de menuiserie do do	100	48
A. G. Bowes	Ouvrages de ferblanterie do do	59	49
J. Roberts.....	Serrure de coffre-fort do do	15	50
M. A. Whittaker	Ouvrages de peintre do do	12	00
G. Hutchison, Jun ..	Régler les horloges do do	10	00
H. G. Hunt	Stores do do	9	75
M. Lemont, Jun	Panier do do	5	50
J. Howe.....	Changer les boîtes à lettres do do	5	00
	Total	\$578	80

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(B. DANS L'ÉTAT No. 4, D.)

DÉTAIL de tous les paiements sur comptes pour articles et ouvrages fournis pour le service du département des postes dans Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
A. G. Bannatyne.....	Ouvrages de charpentiers pour le bureau de poste de Fort Garry ..	181	04
do	Poële et tuyaux do do ..	30	00
do	Balances et poids do do ..	14	00
	Total	\$225	04

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

(C. DANS L'ÉTAT No. 4, A.)

ÉTAT des sommes payées pour loyers et taxes, pour le compte du département des postes en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
Séminaire de St. Sulpice.	Rente foncière, bureau de poste de Montréal	800	00
G. P. Baker.....	Loyer, bureau de poste d'Ottawa.....	500	00
R. T. Matthews	Loyer de la bâtisse servant temporaire, de bureau de poste, Québec...	56	43
Compagnie de l'Aqueduc d'Hamilton.....	Taxes d'eau, bureau de poste d'Hamilton.....	39	20
Cie de l'A. de Kingston.	do do de Kingston.....	58	48
Montréal do ..	do do de Montréal.....	172	20
Québec do ..	do do de Québec.....	80	00
Toronto do ..	do do de Toronto.....	80	00
	Total.....	\$1,786	31

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

(C. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

ÉTAT des sommes payées pour loyers et taxes, pour le compte du département des postes dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Collège Dalhousie	Loyer, bureau de poste d'Halifax.....	778	66
T. Power.....	do bureau des mandats d'articles d'argent de la Nouv.-Ecosse.	131	10
Trésorier de la cité.....	Taxes do do do	21	80
Cie de l'Aque. de Halifax	do d'eau, do do do	5	00
Total.....		\$936	56

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître Général des Postes

(C. DANS L'ÉTAT No. 4, C.)

ÉTAT des sommes payées pour loyers et taxes, pour le compte du département des postes dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
M. Gregg	Loyer, bureau de poste de Frédériciton	180	00
J. Walker.	do do de St. Jean.....	600	00
Cie de l'Aque. de St. Jean	Taxes de l'eau, B.I.P. de St. Jean.. ..	15	00
do do	do bureau de poste do	20	00
Total.....		\$815	00

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

H. A. WICKSTEED.
Comptable.

(D. DANS L'ÉTAT No. 4, A.)

ÉTAT détaillé des sommes payées par le département des postes en Ontario et en Québec, pour papeterie, impressions et annonces, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
			cts.
E. Holiwell et Cie.....	Papeterie, pour bureau de l'inspecteur, Québec.....	14	50
Middleton et Dawson.....	do do do do.....	3	68
J. Lovell.....	do do Montréal.....	62	26
Angus Logan et Cie.....	do do do.....	20	40
Dawson Frères.....	do do do.....	2	52
E. Stacey.....	do do Kingston.....	1	90
A. S. Irving.....	do do Toronto.....	31	65
George Nesbitt et Cie.....	do do do.....	19	75
E. A. Taylor et Cie.....	do do London.....	104	62
J. Lovell.....	Impressions et annonces, bureau de l'inspecteur, Montréal.....	178	34
E. Barker.....	do do do Kingston.....	10	12
J. Neish.....	do do do do.....	4	81
T. Hill et Fils.....	do do do Toronto.....	28	25
Robertson Cook et Cie.....	do do do do.....	18	00
Cie du London "Free Press".....	do do do London.....	35	80
Hamilton.....	Papeterie.....	19	30
Kingston.....	do.....	7	90
London.....	do.....	3	30
Montréal.....	do.....	76	35
Québec.....	do.....	10	40
Toronto.....	do.....	98	97
Hamilton.....	Annances de lettres non-réclamées, etc.....	515	56
Kingston.....	do do.....	163	11
London.....	do do.....	271	32
Montréal.....	do do.....	1,638	48
Ottawa.....	do do.....	201	56
Québec.....	do do.....	502	50
Toronto.....	do do.....	1,495	41
Arthabaska "Free Press".....	Annances de soumissions pour services de malle, etc.....	10	80
Belleville "Chronicle".....	do do.....	8	04
do "Intelligencer".....	do do.....	9	72
Brantford "Courier".....	do do.....	25	76
do "News".....	do do.....	4	95
Caledonia "Sachem".....	do do.....	6	00
Cayuga "Sentinel".....	do do.....	3	90
Chatham "Planet".....	do do.....	15	60
Clinton "New Era".....	do do.....	21	60
Goderich "Star".....	do do.....	4	80
Hamilton "Spectator".....	do do.....	6	00
Ingersoll "News".....	do do.....	9	60
Joliette "Gazette".....	do do.....	3	50
Kingston "News".....	do do.....	10	10
do "Whig".....	do do.....	8	41
Lévis "L'Echo".....	do do.....	37	68
London "Free Press".....	do do.....	4	80
do "Herald".....	do do.....	17	16
Merrickville "Chronicle".....	do do.....	3	60
Mitchell "Advocate".....	do do.....	3	96
Morrisburg "Courier".....	do do.....	5	52
Napanee "Express".....	do do.....	5	25
Ottawa "Citizen".....	do do.....	8	10
do "Daily News".....	do do.....	7	20
do "Free Press".....	do do.....	5	12
Petrolia "Advertiser".....	do do.....	5	88

(D. DANS L'ETAT NO. 4, A.)—Détail des sommes payées par le département des postes, pour papeterie, impressions et annonces, en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Québec "Budget".....	Annonces de soumissions pour services de malle, etc.....	67	44
do "Canadien".....	do	6	02
do "Chronicle".....	do	45	96
do "Courrier".....	do	23	66
do "Gazette".....	do	13	20
do "Journal".....	do	33	35
do "L'Évènement".....	do	30	20
do "Mercury".....	do	57	60
do "Rural Free Press".....	do	11	04
Rimouski "Courier".....	do	5	76
do "La Voix du Golfe".....	do	13	08
Ste. Catherine "Journal".....	do	13	40
St. Thomas "Despatch".....	do	3	36
Sarnia "Canadian".....	do	9	18
Strathroy "Despatch".....	do	20	20
Stratford "Herald".....	do	28	20
Trois-Rivières "Journal".....	do	12	36
do "Le Constitutionnel".....	do	21	58
Welland "Telegraph".....	do	6	72
Woodstock "Times".....	do	27	84
Acton Vale.....	Annonces de lettres non-réclamées, etc.....	2	90
Ancaster.....	do	8	94
Arkona.....	do	4	68
Aurora.....	do	9	42
Aylmer, Est.....	do	10	22
Aylmer, Ouest.....	do	10	40
Bamberg.....	do	1	24
Barrie.....	do	32	00
Beaverton.....	do	1	94
Belleville.....	do	40	44
Berlin.....	do	20	16
Blair.....	do	1	26
Bobcaygeon.....	do	7	78
Bowmanville.....	do	5	90
Bracebridge.....	do	4	52
Bradford.....	do	9	40
Brampton.....	do	26	34
Brantford.....	do	29	56
Brighton.....	do	10	54
Brockville.....	do	23	98
Carleton Place.....	do	16	56
Castleton.....	do	1	66
Cayuga.....	do	18	32
Chatham.....	do	30	50
Chippawa.....	do	3	40
Clarksburg.....	do	4	42
Clifton.....	do	3	70
Clinton.....	do	4	06
Cobourg.....	do	47	60
Colborne.....	do	14	46
Collingwood.....	do	30	92
Cornwall.....	do	9	00
Cowansville.....	do	4	00
Dixon's Corners.....	do	8	72
Drummondville, Ouest.....	do	4	12
Dundas.....	do	14	94
Dunnville.....	do	11	30
Durham.....	do	24	39

(D. DANS L'ETAT NO. 4, A.)—Détail des dépenses du département des postes pour papeterie, impressions et annonces, en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Elora	Annonces de lettres non-reclamées	5	08
Enniskillen	do	0	66
Fergus	do	10	38
Fort Erie	do	3	42
Frieburg	do	2	18
Galt	do	23	74
Gananoque	do	8	10
Georgetown	do	3	02
Goderich	do	14	94
Granby	do	2	64
Grenville	do	0	50
Guelph	do	47	78
Hastings	do	0	30
Hawksville	do	0	34
Hull	do	19	18
Ingersoll	do	11	90
Iroquois	do	6	32
Kincardine	do	10	06
Kingsville	do	0	74
Lévis	do	11	28
Lindsay	do	13	76
Listowel	do	20	02
Meaford	do	4	24
Merrickville	do	1	42
Millbrook	do	6	81
Milton, Ouest	do	3	78
Morrisburg	do	18	32
Mount Forest	do	10	12
Napanee	do	15	90
Newcastle	do	3	84
New Hamburg	do	9	78
New Market	do	9	90
Niagara	do	1	28
Norwood	do	7	72
Oakville	do	2	78
Orangeville	do	63	18
Orillia	do	18	52
Oshawa	do	14	24
Owen Sound	do	15	90
Paris	do	10	36
Park Hill	do	13	12
Pembroke	do	7	68
Perth	do	9	82
Peterborough	do	22	22
Petersburgh	do	0	94
Petrolia	do	20	62
Pictou	do	29	86
Port Hope	do	60	92
Port Perry	do	10	26
Prescott	do	12	24
Preston	do	3	38
Richmond Hill	do	9	52
Rimouski	do	15	24
Rondeau	do	7	66
Ste. Agathe	do	2	56
Ste. Catherine	do	43	40
St. Clement	do	0	76
St. Hyacinthe	do	46	30

(D. DANS L'ETAT No. 4, A.)—Détail des dépenses du département des postes pour papeterie, impressions et annonces, en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Fin.*

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
St. Jean, Est.	Annonces de lettres non-reclamées.....	9	50
St. Marie.....	do	9	56
St. Thomas, Ouest.....	do	21	64
Sandwich.....	do	12	12
Sarnia.....	do	30	50
Seaforth.....	do	4	58
Seneca.....	do	12	00
Sherbrooke.....	do	26	48
Simcoe.....	do	19	98
Sorel.....	do	12	18
Stratford.....	do	56	38
Strathroy.....	do	23	88
Thornbury .. .	do	4	50
Thorold.....	do	14	22
Trois-Rivières.....	do	92	44
Tilsonburgh.....	do	10	88
Trenton.....	do	7	76
Uxbridge.....	do	8	72
Wallacetown .	do	1	00
Waterloo, Ouest.....	do	10	40
Wellesley.....	do	2	98
Whitby.....	do	14	38
Windsor.....	do	20	56
Woodstock.....	do	13	74
	Total.....	\$7,948	14

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

DÉTAIL des dépenses du département des postes, pour papeterie, impressions et annonces, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
A. et H. Creighton.....	Papeterie pour le bureau de l'inspecteur des postes, Halifax...	117	02
A. et W. Mackinlay.....	do do do do do	78	65
J. C. Croskill.....	Impress. et annonces pour le bur. de l'insp. des postes, Halifax	3,126	52
do	do pour bur. des mandats d'articles d'arg. N.-E.	1,199	28
Compton et Cie.....	Annonces pour le bureau de l'inspecteur des postes, Halifax...	48	50
Cahill, O'Toole et Cie.....	do do do do do	25	25
S. Selden.....	do do do do do	24	00
C. B. Bullock.....	do do do do do	15	13
J. Barnes.....	do do do do do	10	75
A. Boyd.....	do do do do do		00
Halifax.....	Papeterie.....	280	42
do	Annonces de lettres non-réclumées, etc.....	497	25
Amherst.....	do do do do do	46	66
Pictou.....	do do do do do	41	65
Windsor.....	do do do do do	15	25
Yarmouth.....	do do do do do	17	66
	Total..	\$5,550	92

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ÉTAT No. 4, C.)

DÉTAIL des dépenses du département des postes, pour papeterie, impressions et annonces, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872,

Noms.	Détails.	Montant.	
J. et A. McMillan	Papeterie et impres. pour le bur. de l'insp. des postes, St. Jean	\$	cts.
J. B. Gregory	do do do do do	690	48
J. et A. McMillan	do do pour bur. des mandats d'articles d'arg., N.-B.	25	17
Willis et Davis	Impressions pour le bur. de l'inspecteur des postes, St. Jean...	706	05
W. Elder	do do do	726	53
G. W. Day	do do do	395	00
Lugrin et Fils	do do do	150	00
Frédéricton	Papeterie, impressions et annonces de lettres non-réclamées, etc.	47	50
St. Jean	do do do	261	59
Newcastle "Union Advocate"	Annances, demandes de soumissions pour le transp. des malles, etc.	844	77
St. Andrew's "Standard"	do do do	52	98
Shédiac "Le M. Acadien"	do do do	29	18
Moncton	do lettres non-réclamées, etc.	14	64
St. Stephen	do do	31	50
Woodstock	do do	52	95
		18	25
	Total.....	\$4,046	59

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ÉTAT No. 4, D.)

DÉTAIL des dépenses du département des postes, pour papeterie, impressions et annonces, dans Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
Fort Garry	Papeterie, impressions et annonces de lettres non-réclamées, etc.	\$	cts.
		223	13

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

(E. DANS L'ÉTAT NO. 4, A.)

DÉTAIL des dépenses pour combustible et éclairage pour le département des postes, en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Cie. du gaz d'Hamilton.	Gaz pour le bureau de poste d'Hamilton.....	478	20
E. Brown	Charbon do .. do ..	105	00
E. Merkle	Bois do .. do ..	390	00
Cie. du gaz de Kingston.	Gaz do .. Kingston.....	272	40
do do	Charbon do .. do ..	134	10
J. Molloy	Bois do .. do ..	120	00
T. Hipkiss	Sciage do .. do ..	22	50
Cie. du gaz de London.	Gaz do .. London.....	271	90
T. A. Hall	Charbon do .. do ..	52	50
C. B. Hunt	do do .. do ..	30	50
Geo. Wilson	Bois do .. do ..	131	00
Rodger Dart	do do .. do ..	93	75
John Maitland	Sciage do .. do ..	68	21
W. McDonough	Chandelles do .. do ..	1	75
Cie. du gaz de Montréal.	Gaz do .. Montréal.....	653	88
W. B. Hamilton	Bois do .. do ..	795	00
R. Tarbutt	Sciage do .. do ..	7	00
Cie. du gaz d'Ottawa.	Gaz do .. Ottawa.....	373	20
Chalmers et Cie	Huile de pétrole do .. do ..	3	60
Thos. Garity	Bois do .. do ..	135	00
J. Heney	do do .. do ..	92	00
Cie. du gaz de Québec.	Gaz do .. Québec et pour boîtes aux let. surrués	186	55
J. Bailie	Charbon do .. do ..	8	50
R. Burland	do do .. do ..	9	00
Crawford et Fils	do do .. do ..	4	50
C. Martle	Bois do .. do ..	318	00
G. Lemelin	do do .. do ..	148	75
J. Bureau	do do .. do ..	10	60
J. Masson	Sciage do .. do ..	78	00
Cie. du gaz de Toronto ..	Gaz do .. Toronto.....	1,259	06
P. D. Conger	Charbon do .. do ..	347	50
Tinning, Freres	Bois do .. do ..	5	00
C. Stewart	Sciage do .. do ..	8	13
	Total.....	\$6,615	08

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(E. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

DÉTAIL des dépenses pour combustible et éclairage pour le département des postes, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détail.	Montant.	
		\$	cts.
Cie. du gaz d'Halifax....	Gaz pour le bureau de poste d'Halifax.....	334	52
W. Roche, Jun.....	Charbon do .. do ..	7	25
	Total	\$341	77

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

(E. DANS L'ÉTAT No. 4, C.)

DÉTAIL des dépenses pour combustible et éclairage pour le département des postes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
Cie. du gaz de St. Jean..	Gaz pour le bureau I. B. P. St. Jean.....	49	60
R. P. et W. F. Starr....	Charbon do .. do ..	68	56
R. R. McGivern.....	do do .. do ..	9	21
D. Currier.....	do do .. Frédériciton.....	85	50
Cie. du gaz de St. Jean..	Gaz do .. St. Jean.....	288	00
A. Crawford	Bois do .. do ..	84	80
L. H. Waterhouse.....	Charbon do .. do ..	30	00
J. Lloyd	do do .. do ..	25	50
	Total.....	\$641	17

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

(F. DANS L'ÉTAT No. 4, A.)

DÉTAIL des sommes payées pour diverses dépenses faites par le département des postes, en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.
J. Dewé.....	Dépenses accessoires, bur. inspecteur en chef B. P. Ottawa.....	\$ 25 70
W. G. Sheppard.....	do do do Québec.....	48 41
E. F. King.....	do do do Montréal.....	39 10
R. W. Barker.....	do do do Kingston.....	20 50
M. Sweetnam.....	do do do Toronto.....	155 31
G. E. Griffin.....	do do do London.....	43 75
P. G. Huot.....	do do bureau de poste, Québec.....	181 57
E. S. Freer.....	do do do Montréal.....	453 68
G. P. Baker.....	do do do Ottawa.....	98 88
R. Deacon.....	do do do Kingston.....	33 83
J. Lesslie.....	do do do Toronto.....	238 23
F. E. Ritchie.....	do do do Hamilton.....	45 44
L. Lawless.....	do do do London.....	56 39
L. P. Huot.....	do do do St. Roch de Q.....	1 50
A. H. Wagner.....	do do do Windsor.....	2 75
Cie du télég. de Montréal.	Dépêches au et du bur. de l'inspect. en chef B. P. Ottawa.....	63 51
do do	do do do Québec.....	118 87
do do	do do do Montréal.....	36 24
do do	do do do Kingston.....	23 79
do do	do do do Toronto.....	90 96
do do	do do do London.....	64 38
do do	do do maître de poste, Alton.....	0 25
do do	do do do Beauharnois.....	0 25
do do	do do do Durham.....	4 21
do do	do do do Fergus.....	0 50
do do	do do do Hamilton.....	49 65
do do	do do do Hargrave.....	0 30
do do	do do do Ile Verte.....	0 55
do do	do do do Laprairie.....	0 30
do do	do do do Lucan.....	0 66
do do	do do do Meadowvale.....	0 56
do do	do do do Montréal.....	64 81
do do	do do do Norwich.....	0 35
do do	do do do Ottawa.....	37 35
do do	do do do Simcoe.....	0 63
do do	do do do Trois-Rivières.....	17 97
do do	do do do Toronto.....	53 85
do do	do do do Windsor.....	0 30
Cie du télégraphe Nord-Occidental.....	do do do Baie du Tonnerre.....	4 30
Cie d'assurance anglo-américaine.....	Assurance du bureau de poste de Montréal.....	20 00
Cie d'assur. Royale.....	do do do do.....	75 00
do do	do do do Kingston.....	80 00
do do	do do do Toronto.....	101 25
do do	do do do Hamilton.....	80 00
do do	do do do London.....	62 50
Département du contrôle.	Port militaire officiel payé en Canada et remboursé.....	547 47
Département des postes des Etats-Unis.....	Droits de port perçus en Canada pour le compte des Etats-Unis, sur lettres et journaux pour la Chine, le Japon, la Nouvelle-Zélande, les Indes Occidentales, etc.....	1,555 92
do do	Droits de transit aux Etats-Unis, sur objets de correspondance entre Windsor, Ont., et Victoria, C. B.....	708 80

(F. DANS L'ÉTAT No. 4, A.)—DÉTAIL des sommes payées pour diverses dépenses faites par le département des postes, en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Fin.*

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts
P. B. Kirkham.....	Rapports télégraphiques des trains de malles au bureau de poste de Montréal	120	00
J. B. Pelletier.....	Services professionnels, "Bradley vs. M. P. de Ste. Luce.....	8	00
J. Richardson.....	Service de police secrète dans le bureau de poste de Cobourg.....	6	00
P. E. Flanders.....	Contenu d'une lettre enregistrée tombée en rebut—transférée au revenu du bureau et ensuite réclamé.....	5	00
.....	Allocations pour garde des malles de nuit aux principales stations de chemin de fer, et pour services extraordinaires	116	00
	Total.....	\$5,565	52

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

(F. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

DÉTAIL des sommes payées pour diverses dépenses faites par le département des postes dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
A. Woodgate.....	Dépenses accessoires Inspecteur B. P., Halifax	25	78
B. W. Cochran.....	do bur. de poste do	63	65
Cie. du télégr. de l'Union de l'Ouest.....	Dépêches aux et des bur. de l'inspect. et dumaitre de poste, Halifax.....	125	69
Cie. du télégr. de l'Union de l'Ouest.....	do do maître de poste d'Amherst.....	2	24
Cie. du télégr. de l'Union de l'Ouest.....	do do do New Glasgow.....	1	00
Département du contrôle.	Port militaire officiel payé en Canada et remboursé.....	178	52
Mde B. McPherson.....	Soin des malles à la traverse, Grande Anse.....	15	75
	Total.....	\$412	63

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

(F. DANS L'ÉTAT No. 4, C.)

DÉTAIL des sommes payées pour diverses dépenses faites pour le compte du département des postes dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.
J. McMillan.....	Dépenses accessoires, bur, insp. B. P. St. Jean	\$ 28 cts. 50.
J. Howe.....	do bureau de poste, St. Jean	104 14
Com. de malles sur c. de f.	do par suite d'amoncellements de neige.....	207 05
Cie. du télégr. de l'Union de l'Ouest.....	Dépêches à et du bur. de l'I. B. P. St. Jean	301 86
Cie. du télégr. de l'Union de l'Ouest	do maître de poste, St. Jean.....	98 46
Département du contrôle.	Port militaire officiel, payé en Canada et remboursé	19 03
A. J. Miles.....	Indemnité pour la garde de malles sur chemins de fer	40 00
C. A. Wood.....	do do do	40 00
T. Hoben.....	do do do	40 00
H. Craster.....	Services de police secrète.....	10 00
	Total	\$889 04

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

(F. DANS L'ÉTAT No. 4, D.)

DÉTAIL des sommes payées pour diverses dépenses faites pour le compte du département des postes dans Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détails.	Montant.
Département des postes des Etats-Unis.....	Droit de transit aux Etats-Unis, sur objets de correspondance entre Windsor, Ont., et Fort Garry, Manitoba	\$ 3,629 cts. 70
	Total	\$3,629 70

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

ETAT

ETAT de tous les contrats passés pour le transport des malles en Canada, pendant le nom de l'entrepreneur, les routes comprises dans le contrat, avec l'étendue de le mode de transport et le prix

DIVISION

ROUTE.		Nom de de l'entrepreneur.	Distance.	Nc. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Ailsa Craig	Falkirk	Thomas Hey	4	3	Trois fois par semaine.	
Alberton	Lynden	Luke Lawrence	7	3	En cor. avec les trains de la mal. Mardi, jeudi, samedi, en correspon. à Princeton	
Alvinston	Florence	John Cummings	18	3	Mardi, jeudi, samedi. 7 a.m. do do 1 p.m.	
do	Watford	do	8	3	Trois fois par semaine en cor. avec	
Ancaster	Hamilton	Thomas Hunter	7	12	Deux fois par jour en correspon. Lundi, mer. et ven., en correspon.	
Appin	Mayfair	James Dalton	3	2	Appin, samedi. 9 a.m.	
Arva	Iderton	W. B. Bernard	25 1/2	2	do do 2.45 p.m.	
Avon	Ingersoll	Wm. Douglas	11	3	Mardi, jeudi, samedi. 3.30 p.m. do do 1 p.m.	
Ayr	Galt	George Ray	12	6	Quot., en correspon. avec les tr.	
do	Station de Paris	do	7	6	do do do	
Bayham	Ingersoll	Charles Cook	20	3	Mardi, jeudi, samedi. 6 a.m. do do 1 p.m.	
Beamsville	Rosedene	James A. McQueen	10	2	Mercredi, samedi. 11.30 a.m. do do 8.30 a.m.	
Bentley	Rondeau	Thos. R. Morris	10	3	Mardi, jeudi, samedi. 2 p.m. do do 11 a.m.	
Birr	Devizes	J. M. Young	10	2	Mercredi, samedi. 10 a.m. do do 1 p.m.	
Black Creek	Pointe Abino	B. P. Snider	10	3	Mardi, jeudi, samedi. midi. do do 8.30 a.m.	
Blytheswood	Leamington	Warren Kimball	5	3	do do do 10 a.m. do do 8 a.m.	
Bothwell	Florence	John Catto	9	6	Quot., en corresp. avec les trains	
Braemar	Zorra sud	Alex. Anderson	3 1/2	2	Mercredi, samedi. 1.30 p.m. do do 3 p.m.	
Brantford	Langford	Hiram Langs	8	3	Lundi, mercre., samedi. 1 p.m. do do 10 a.m.	
do	Norwich	James Sealy	24	6	Quot., en corresp. avec les trains	
Bright	Station de ch. de f.	John Cameron	1 1/2	1	do do	
Brodhagen	Carronbrook	Ernest Brodhagen	7	1	Samedi. 8 a.m. do do 11 a.m.	
Bushfield	Blyth	Patrick Phelan	4	1	do do 8 a.m. do do 10 a.m.	
Cairngorm	Strathroy	Francis Brown	9	2	Mardi, vendredi. midi. do do 3 p.m.	
Calton	Vienna	George W. Cartwright	5	1	Samedi. 7 p.m. do do 9 p.m.	
Canards, Riv. aux	Sandwich	Louis Drouillard	8	1	do do 9 a.m. do do 4 p.m.	

No. 5.

l'année expirée le 30 juin 1872,—indiquant la date et la durée de chaque contrat, chacune d'elles, l'heure de l'arrivée et du départ à l'extrémité de chaque route à payer par le Département.

DE LONDON.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
de l'Ouest		A cheval ou autrement.	88 00	1er avril 1872..	Quatre ans
av. les tr. de la malle de l'Es. et de l'O.		do do	150 00	do	do
Mardi, jeudi, samedi	5.30 p.m.	do do	375 00	1er janvier 1872	Un an
do do	11.30 a.m.	do do	127 00	do	do
tr. de la malle à Watford		do do	250 00	do	do
avec les tr. de la malle, avec le train de la malle de l'Ouest à		En diligence.....	62 50	1er avril 1872..	do
Mercredi, samedi	9 a.m.	A cheval ou autrement	140 00	1er juin 1872..	Quatre ans
do do	3.45 p.m.	do do	140 00	1er avril 1872..	do
do do	2.30 p.m.	do do	150 00	do	do
Mardi, jeudi, samedi	2.12 p.m.	do do	150 00	do	Un an
do do	4.52 p.m.	do do	299 00	do	do
de la malle		En diligence.....	199 00	1er juillet 1871..	Quatre ans
do		do do	325 00	do	do
Mardi, jeudi, samedi	5 p.m.	do do	68 00	1er avril 1872..	do
do do	10 a.m.	do do	200 00	1er octobre 1871.	do
do do	10.30 a.m.	A cheval ou autrement.	80 00	1er juillet 1871..	do
do do	12.30 p.m.	do do	80 00	1er juillet 1871..	do
Mardi, jeudi, samedi	1 p.m.	do do	135 00	1er juillet 1871..	do
do do	4 p.m.	do do	80 00	do	do
do do	3 p.m.	do do	195 00	1er juillet 1871..	do
do do	midi	do do	45 00	do	do
Mardi, jeudi, samedi	10.30 a.m.	do do	164 00	1er janvier 1872.	do
do do	2 p.m.	do do	400 00	do	do
do do	9.15 a.m.	do do	26 00	1er avril 1872...	do
do do	11.15 a.m.	do do	400 00	do	30 septembre 1874.
de la malle de l'ouest		En diligence	195 00	1er janvier 1872.	do
Mercredi, samedi	4.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	45 00	do	do
do do	2.30 p.m.	do do	164 00	1er avril 1872...	do
Lundi, mercredi, vend.	midi.	En diligence ou autrement.....	400 00	do	do
do do	3 p.m.	do do	26 00	1er janvier 1872.	A la volonté du M. G. des Postes ..
do		A la main, etc.....	50 00	1er janvier 1872.	Un an
Samedi	8 a.m.	A cheval.....	25 00	1er octobre 1871.	do
do	12.45 p.m.	do do	52 00	1er janvier 1872.	Quatre ans
do	9.45 a.m.	do do	52 00	1er février 1872.	A la volonté du M. G. des Postes ..
do	11 a.m.	do do	30 00	1er octobre 1871.	Quatre ans
do	9 a.m.	do do	80 00	1er juillet 1871..	do
Mardi, vendredi	5 p.m.	do do	80 00	1er juillet 1871..	do
do do	2 p.m.	do do	80 00	1er juillet 1871..	do
Samedi	10.15 p.m.	do do	80 00	1er juillet 1871..	do
do	8.15 p.m.	do do	80 00	1er juillet 1871..	do
do	7 p.m.	do do	80 00	1er juillet 1871..	do
do	midi	do do	80 00	1er juillet 1871..	do

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats pour la division

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Canboro	Winona	Nelson W. White	23	3	Mardi, jeudi, samedi	3.30 p.m.
Cashmere	Clachan	George Everingham	23	1	do do	10.30 a.m.
Cayuga	Seneca	Edmund Wigg	11	6	Samedi	5 p.m.
Chatham	Dresden	Charles McCrae	22	6	do	4 p.m.
do	Morpeth	F. J. Kelly	20	6	Quotidiennement en corresp. avec	Quotidiennement
Clifton	Chippawa	Wm. Clark	6	6	do	3 p.m.
do	Niagara	do	15	6	do	6 a.m.
Clinton	London	Alex. Jamieson	53	6	do	8 a.m.
Colinville	Waubuno	Thomas Moore	6	1	do	8 a.m.
Crediton	Devon	Lewis Holman	4	2	Mardi, vendredi	6.15 p.m.
Crinan	Wardsville	Duncan McIntyre	8	1	do do	5 p.m.
Delaware	Mont Brydges	Simon Waggoner	3	6	Samedi	Midi
Dingle	Ethel	Nathaniel Smaldon	10	2	do	2.30 p.m.
Dornoch	Thamesford	Joel McLeod	v.all. et r.	3	Quotidiennement	10.30 a.m.
Drumbo	Station de ch. de fer	Joseph L. Burgess	3	1	do	2.30 p.m.
Edgecumbe	Milverton	Uriah McFadden	23	2	do	10.30 a.m.
Evelyn	London	John Burns	12	2	do	2.30 p.m.
Font Hill	St. Jean	John Harper	4	2	do	1 p.m.
Fort Erie	St. du c. def. E. et O	George Lewis	3	12	do	10.30 a.m.
do	St. du c. def. B. L. H	do	13	12	En cor. avec les trains de la malle.	
Glanworth	Kellerby	John Hicks	5	2	do do do	
Glencoe	Strathburn	John Smith	23	3	Mercredi, samedi	11 a.m.
Goderich	Kincardine	A. M. Polley	35	6	do do	9 a.m.
Grand Bend	Moray	James B. Gamble	10	2	Mardi, samedi	9 a.m.
Granton	Whalen	John H. Milson	3	2	do do	9 a.m.
Harrisburg	St. George, etc	Charles Van Every	11	6	Quotidiennement en corresp. avec	Mercredi, samedi
Harriston	Wroxeter	John McLaughlin	16	6	do do	7 a.m.
Ingersoll	Port Burwell	Angus McKay	32	6	do do	2 p.m.
do	Thamesford	John Lee	5	6	Mardi, samedi	1.30 p.m.
Innerkip	Woodstock	Enoch Brown	v.all. et r.	6	do	11.45 p.m.

de London, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mardi, jeudi, samedi	3 p.m.	En diligence	299 00	1er avril 1872	30 juin 1873
do	8 p.m.				
Samedi	4.45 p.m.				
do	5.45 p.m.	A la main, etc.	20 00	do	Quatre ans
les trains de la malle		En diligence	360 00	1er janv. 1872	do
Quotidiennement	10.30 a.m.				
do	7.30 p.m.	do	550 00	do	do
do	6 p.m.	do	600 00	1er juillet 1871	do
do	Midi	do	600 00	1er juillet 1871	do
do	3.30 p.m.	do	295 00	1er avril 1872	do
do	12.15 p.m.	do	295 00	1er avril 1872	do
do	2 p.m.	do	400 00	do	do
do	9 a.m.	do	400 00	do	do
de la malle à Clinton et à London		do	1139 00	do	do
Samedi	9.30 a.m.	do	39 00	1er janv. 1872	Un an
do	11.30 a.m.	do	39 00	1er janv. 1872	Un an
Mardi, vendredi	6 p.m.	do	49 88	1er juillet 1871	Quatre ans
do	7.15 p.m.	do	49 88	1er juillet 1871	Quatre ans
Samedi	4.30 p.m.	do	52 00	1er avril 1872	do
do	2 p.m.	do	52 00	1er avril 1872	do
Quotidiennement	3.15 p.m.	do	145 00	do	do
do	11.15 a.m.	do	145 00	do	do
Mercredi, samedi	10.30 p.m.	do	95 00	do	do
do	10.30 a.m.	do	95 00	do	do
Lundi, mercredi, vend.	3 p.m.	En diligence ou autrement	250 00	1er octob. 1871	Deux ans
do do	8.15 p.m.				
les trains de la malle		A la main	50 90	1er nov. 1871	A la volonté du M. G. des postes.
Mercredi, samedi	7.45 p.m.	A cheval ou autrement	39 60	1er mai 1872	Quatre ans
do	7 p.m.	do do	130 00	1er avril 1872	do
do	5 p.m.	do do	130 00	1er avril 1872	do
do	10.30 a.m.	do do	45 00	1er juillet 1871	do
do	11.30 a.m.	do do	45 00	1er juillet 1871	do
do	2 p.m.	do do	45 00	1er juillet 1871	do
		A la main	50 00	1er octob. 1871	A la volonté du M. G. des postes.
		En diligence	200 00	1er janv. 1872	Deux ans
Mercredi, samedi	10 a.m.	do	40 00	1er nov. 1871	Quatre ans
do	Minuit	do	40 00	1er nov. 1871	Quatre ans
Mardi, jeudi, samedi	9.36 a.m.	do	60 00	1er juillet 1871	do
do	8.36 a.m.	do	60 00	1er juillet 1871	do
les trains de la malle		do	975 00	1er avril 1872	do
Mercredi, samedi	4.50 p.m.	do	70 00	do do	Un an
do	9.50 a.m.	do	70 00	do do	Un an
Mardi, samedi	12.15 p.m.	A cheval ou autrement	35 00	1er janv. 1872	Quatre ans
do	2 p.m.				
Quotidiennement	2 p.m.	En diligence ou autrement	273 00	do do	do
malle					
malle du ch. de fer G. O. et B		do do	250 00	1er juillet 1871	Un an
do do		do do	250 00	1er juillet 1871	Un an
trains de la malle de l'est et de l'ouest		do do	485 00	1er octobre 1871	do
do do		do do	485 00	1er octobre 1871	do
do do do		do do	190 00	do do	Quatre ans
Quotidiennement	5.30 p.m.	do do	190 00	do do	Quatre ans
do	9.15 a.m.	do do	380 00	1er avril 1872	do

ETAT No. 5.—Tableaux des nouveaux contrats passés pour la

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Iona					Quotidiennement	6 a.m.
do	Morpeth	Thomas Luton	30	6	do	2 p.m.
	St. Thomas	John Deacon	13	6	do	5 a.m.
Jerseyville	Lynden	M. C. Hendershott	4	3	do	5 p.m.
Johnson's Mills	Zurich	Caspar Hill	4	2	Mar., jeu., sam.	10 a.m.
Knapdale	Newbury	Hector McLean	6	1	do do do	11.30 a.m.
Lilley's Corners	London	Charles Lilley	1	12	Mercredi, samedi	1 p.m.
London	Nairn	Angus Fraser	21	3	do do	2.30 p.m.
Lowbank	Stromness	Isaac Michener	6	2	Vendredi	8.30 a.m.
Lynnville	Simcoe	John W. McNalley	6½	2	do	2.30 p.m.
Mandamin	Oban	Wm. Carrick	3	3	En corresp. avec les trains de la	
Milverton	Poole	Valentine Kertcher	4	6	Mar., jeu., sam.	7.30 a.m.
Mitchell	Stat. de ch. de fer.	John Hicks	4	12	do do do	1.30 p.m.
Monkton	Stowe	Robert Ferguson	4	2	Mercredi, samedi	9 a.m.
do	do	John McNaught	4	2	do do	10.45 a.m.
Montrose	Port Robinson	Oliver Clark	4½	3	Jeudi, samedi	9 a.m.
Musselburg	Poole	David Matthews	12	3	do do	11 a.m.
Niagara	Stat. de ch. de fer.	Robt. Warren	12	12	Mar., jeu., sam.	8 a.m.
Nithburg	Shakespeare	Robert Armstrong	8½	2	do do do	7 a.m.
North Pelham	Port Robinson	Wm. D. McQueen	16	3	Quotidiennement	4 p.m.
North Seneca	Tyneside	Edwd. Bayley	3	2	do	5.30 p.m.
Oban	Vyner	Wm. Carrick	2	1	do	
Oil Springs	Petrolia	John Keating	2½	1	En corresp. avec les trains de la	
Paris, Station de	Simcoe	Jas. Chadwick et Cie.	28	6	Mercredi, samedi	5 p.m.
Pointe Abino	Stat. de ch. de fer.	B. M. Disher	4	12	do do	3.30 p.m.
do	Port Robinson	Alex. Willson	20	3	do do	5 p.m.
Port Bruce	Port Burwell	G. A. Wannacott	14	3	do do	3.30 p.m.
do	Sparta	do	6	6	do do	4.30 p.m.
Port Lambton	Sombra	E. L. Stoddard	5	6	do do	7 p.m.
Port Rowan	Tilsonburg	Angus McKay	28	3	do do	11 a.m.
Port Ryerse	Simcoe	Harrison Hall	6	6	do do	12.30 p.m.
Port Stanley	Stat. de ch. de fer.	Manuel Payne	4	24	Lun., mer., ven.	Midi
					do	4.00 p.m.
					Quotidiennement	midi
					do	8 a.m.
					En correspond. avec les trains du	

division de London, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Quotidiennement	8 p.m.	En diligence ou autrement	980 00	1er juillet 1871	Quatre ans
do	Midi	do do	480 00	do do	do
do	7.36 p.m.	do do	48 00	1er mai 1872	do
do	7.36 a.m.	do do	22 00	1er nov. 1871	do
Mar., jeu., sam.	12.30 p.m.	A cheval, etc.	100 00	do do	do
do do	11 a.m.	do	48 00	1er mai 1872	do
Mercredi, samedi	3.30 p.m.	do	22 00	1er nov. 1871	do
do do	2 p.m.	do	50 cts.	1er avril, 1872	do
Vendredi	4 p.m.	do	259 00	do do	do
do	10 a.m.	do	78 00	do do	Sept. 30 1874
malle du ch. de fer G. O.	6 p.m.	A cheval ou en voit.	80 00	1er oct. 1871	Un an
Mar., jeu., sam.	12 a.m.	do do	78 00	1er janvier 1872	Quatre ans
do do	12 p.m.	do do	78 00	1er janvier 1872	Quatre ans
Mercredi, samedi	12.15 p.m.	do do	200 00	1er mai 1872	do
do do	10.30 a.m.	do do	0 40	1er juillet 1871	do
do do	10.30 a.m.	do do	50 00	1er oct. 1871	A la volonté du M.-G. des Postes.
Jeudi, samedi	12.30 p.m.	A cheval ou autrement.	60 00	1er janvier 1872	Quatre ans
do do	10.30 a.m.	do	75 00	do do	do
Mar., jeu., sam.	7.45 a.m.	do	20 30	do do	do
do do	8.45 a.m.	do	60 00	1er oct., 1871	A la volonté du M.-G. des Postes.
Quotidiennement	6.46 p.m.	do ou autrement	75 00	do do	Quatre ans
do	5.12 p.m.	A la main, etc.	160 00	1er juillet 1871	do
malle de l'est et de l'ouest.		do	31 20	1er oct. 1871	do
Mercredi, samedi	4.30 p.m.	do	26 00	1er janvier 1872	do
do do	6 p.m.	do	391 00	1er avril 1872	Quatre ans.
do do	4.30 p.m.	do	100 00	15 août 1871	A la volonté du M.-G. des Postes.
do do	6 p.m.	do	16	1er juillet 1871	Quatre ans.
Mar., jeu., sam.	4 p.m.	A cheval ou autrement.	225 00	do do	do
do do	3 p.m.	do	190 00	1er avril 1872	do
do do	3 p.m.	do	170 00	do do	do
do do	3 p.m.	do	140 00	1er nov. 1871	31 déc. 1873.
do do	3 p.m.	do	511 00	1er oct. 1871	Quatre ans.
Lun., mer., ven.	6.10 p.m.	do	225 00	do do	do
do do	6.40 p.m.	do	100 00	1er juillet 1871	do
chemin de fer E. et O.	5 p.m.	A la main			
Mardi, vendredi	2 p.m.	do			
do do	3 p.m.	do			
Mar., jeu., sam.	7.15 p.m.	do			
do do	3.15 p.m.	do			
Mercredi, samedi	12.45 p.m.	do			
do do	2 p.m.	do			
Samedi	12.15 p.m.	do			
do	11.30 a.m.	do			
del'embranch.de Petrolia sur c. f. G. O.		En diligence			
do G. O. E et O.		do			
do B. et L. H., E. et O.		A la main			
Mar., jeu., sam.	7 p.m.	A cheval ou autrement.			
do do	1 p.m.	do			
do do	3.18 p.m.	do			
do do	7.18 p.m.	do			
do do	8.12 p.m.	do			
do do	5.42 p.m.	do			
do do	1.30 p.m.	do			
do do	Midi	Voiture à un cheval			
Mar., jeu., sam.	9.36 p.m.	do			
Lun., mer., ven.	5.36 p.m.	En diligence			
Quotidiennement	9.15 a.m.	do			
do	1.15 p.m.	do			
chemin de fer L. et P. S.		A la main			

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom l'entrepreneur.	Distance. No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A			Jours.	Heures.
Richwood	Stat. de ch. de fer.	Wm. Taylor	6	En corresp. avec les trains de la	
Round Plains	Waterford	Chas. Merrill	4	Mar., jeu., sam	9.30 a.m.
Sebringville	Stat. de ch. de fer.	Isaac Bennett	12	do do	8 a.m.
Seaforth	Wroxeter	J. R. Ross	28	En corresp. avec les trains sur	
Seneca	Stat. de ch. de fer.	Peter Young	12	do do do	
Sombra	Wilkesport	Wm. Kimball	7	Mar., jeu., sam	12.30 p.m.
Sparta	St. Thomas	Silas Moore	11	do do	10 a.m.
Uttoxeter	Wanstead	Ephraim A. Jones	6	Quotidiennement	4 p.m.
Welland	Winger	Jacob Winger	5	do	7 a.m.
Windsor	Détroit, E.-U.	A. H. Wagner	11	Mar., jeu., sam	9.30 a.m.
				Samedi	11.30 a.m.
				do	3.15 p.m.
				do	2 p.m.
				Quotid. tel que requis en corresp. avec	
Cleveland	Port Stanley	R. J. Drake	2	Service deux fois par	
			74	semaine	

DIVISION DE

Albion	Macville	Geo. Taylor	3	3	Mar., jeu., sam	11.45 a.m.
do	Mount Hurst	George Taylor	6	3	do do	10 a.m.
do	Station	Daniel Small	12	12	Lun., mer., ven	8 a.m.
					Deux fois par jour en correspon.	9.35 a.m.
Allendale	Painswick	John Huggard	3	3	Lun., mer., ven., en correspon.	
Alloa	Edmonton	Wm. Townsend	3	3	Lun., mer., ven	7.30 a.m.
Alma	Creek Bank	Jas. Graham	3	6	do do	6 a.m.
Alton	Cataract	John McQuarrie	3	6	Quotid. en correspon.	avec les
do	Station	John McQuarrie	1	12	Quotid. en correspon.	avec les
					Deux fois par jour en correspon.	

London, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
malle		A la main	V. dble 25	do do	Quatre ans.
Mar., jeu., sam	9 a.m.				
do do	10.36 a.m.	A cheval, etc.	68 00	do do	do
L. H.		A la main ou autrement	130 00	1er avril 1872	do
malle E. et O. sur ch. def. B. et L. H.		En diligence	172 00	1er oct. 1871	do
do		A la main, etc.	V. dble 15	1er juillet 1871	do
Mar., jeu., sam	11.45 a.m.				
do do	2.15 p.m.	A cheval, etc.	74 28	do do	do
Quotidiennement	9.15 p.m.				
do	6.15 p.m.	En diligence	190 00	1er janv. 1872	do
Mar., jeu., sam	1 p.m.				
do do	11 a.m.	A cheval, etc.	78 00	1er juillet 1872	do
Samedi	3 p.m.				
do	4.15 p.m.	do	35 00	1er déc. 1871	do
		par mois	20 00	1er janv. 1872	do
		l'arriv. et le dép. des trains de la malle.			
		Traverse, etc.			
		Par bat.-à-vap. <i>Lady Franklin</i>	50 00	15 juillet 1872	{ Jusqu'à la clôture de la navigation.

TORONTO.

Mar., jeu., sam	10.45 a.m.				
do do	Midi	A cheval ou en voiture.	65 00	9 octobre	Deux ans.
Lun., mer., jeu	11 a.m.				
do do	9.15 a.m.	do do	48 00	1er juillet	2 ans et 9 mois.
avec les trains de la malle.					
		En voiture	50 00	1er octobre	A la volonté du M.-G. des Postes.
avec les trains de la malle.					
		A cheval ou en voiture.	60 00	1er août	
Lun., mer., ven	7 a.m.				
do do	8.30 a.m.	A pied ou autrement	39 00	1er novembre	do do
trains de la malle		En voiture	90 00	4 décembre	Six mois.
		do	90 00	9 octobre	A la volonté du M.-G. des Postes.
avec les trains de la malle.					
		do	50 00	1er octobre	Un an.

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance. No de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A			Jours.	Heures.
Apto	Phelpston	C. McLaughlin	3	2	Mar., ven., en correspond. avec la
Arthur	Fergus	R. B. et S. V. Coulson	12	6	Quotidiennement do
Arthur	Monck	John Malone	10	1	Samedi do
do	Station	G. C. Green	1	24	Quatre fois quot., en correspond.
Ashdown	Turtle Lake	Donald Ross	6½	1	Mardi do
Atherley	Rathburn	T. Cuddahee	6	1	Sam., à l'arr. de la malle d'Orillia. Samedi
Baden	Wellesley	Ernst Harrifield	9	6	Quot. en correspon. avec les trains
Bala	Gravenhurst	Ezra Jenack	14	1	Lundi Mardi
do	Wharf	Ezra Jenack	2	2	Jeudi, samedi do do
Bamberg	Ste. Agathe	Ferdinand Walter	5½	2	Mardi, vendredi do do
Banda	Stayner	Thomas Grainger	13	6	Quot., en correspond. avec le train do
Barrie	Phelpston	W. H. Crosby	14	3	Mar., jeu., sam do do
Beaverton	Station	James Cameron	½	12	Deux fois quot., en correspon. avec Quotidiennement
Bobcaygeon	Minden	Hugh Workman	30	6	do do
Bowmanville	Tyrone	Chas. Walker	7	6	Quotidiennement do
Bracebridge	Huntsville	Allan Shay	26	2	Mardi, vendredi Mercredi, samedi
do	Port Carling	B. H. Johnstone	21	2	Mardi, vendredi Lun., mer., ven.
Bradford	Deerhurst	James Tindall	5	3	do do Quot., en correspon. avec les trains
Brampton	Claude	Henry Manning	11	6	do Quot.
Brougham	Markham	John Marshall	12	6	do en corresp. avec les malles. Deux fois quot., en corresp. avec
Erooklin	Station	Robert Darlington	3½	12	Quotidiennement
Brougham	Whitby	James Thornton	12	6	do Lun., mer., ven.
Burton	Cartwright	James McGill	5	3	do do do do
Bury's Green	Fenelon Falls	James Fell	7	1	Samedis do
Caledon	Caldwell	Edward Dawson	10	3	Lun., mer., ven., en corresp. avec
do	Station	Edward Dawson	3	12	Deux fois quot., en corresp. avec

Toronto, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
	malle de Barrie.				
	Quotidiennement	A pied, à chev. ou en voit.	60 00	1er juillet	Neuf mois.
	do	En voiture	200 00	18 décembre	A la volonté du M.-G. des postes.
	Samedi				
	do	A cheval ou en voiture.	44 00	1er avril	Quatre ans.
	avec les trains de la malle.	En voiture	90 00	18 décembre	Neuf mois.
	Mardi				
	do	A pied, à chev. ou en voit.	40 00	1er juillet	A la volonté du M.-G. des postes.
	Samedi				
	do 1½ heure après	A cheval ou autrement.	35 00	1er mai	do do
	de la malle	En voiture	399 00	1er janvier 1872	Quatre ans.
	Mardi				
	Lundi	A pied ou autrement	3 00		Une saison.
	Jeudi, samedi				
	do	A pied	0 50	1er juillet	A la volonté du M.-G. des postes.
	Mardi, vendredi				
	do	A cheval ou en voiture.	60 00	1er juillet	Quatre ans.
	Quot., dans les 3 heures après l'arrivée.	En voiture	473 00	1er octobre	do
	Mardi, jeudi, samedi				
	do do	En dilig. ou autre voit.	280 00	1er avril	do
	les trains de la malle	En voiture	45 00	1er août	A la volonté du M.-G. des postes.
	Quotidiennement				
	do	En diligence	601 00	1er juillet	Quatre ans.
	do				
	do	En voiture	149 00	1er octobre	do
	Mardi, vendredi				
	do	A cheval ou en voiture.	295 00	1er avril	do
	do				
	Mercredi, samedi	A pied ou autrement.	2 25	1er janvier	do
	Lundi, mercredi, vend.				
	Lundi, merc., vend., une heure après l'arrivée des trains de la malle	A cheval ou en voiture.	74 50	1er avril	do
	de la malle	En diligence	400 00	9 octobre	Un an.
	Quotidiennement				
	do	En wagon ou autrement	325 00	1er octobre	do
	les trains de la malle	A pied	60 00	5 janvier	do
	Quotidiennement				
	do	En wagon ou autrement	325 00	1er octobre	do
	Lundi, mercredi, vend.				
	do do	A cheval ou en voiture.	60 00	1er août	A la volonté du M.-G. des postes.
	Samedis				
	do	A pied ou à cheval	45 00	1er octobre	Quatre ans.
	les trains de la malle				
	do	En voiture	80 00	9 octobre	Un an.
	les trains de la malle	do	50 00	1er octobre	do

ETAT NO. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance. No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A			Jours.	Heures.
Cambray	Station	Robert Moffatt	2 $\frac{1}{2}$	12	Deux fois par jour, en correspond.
Cannington	Lindsay	Joseph Thornhill	20	6	Quotidiennement
do	Manilla	S. Conway	5 $\frac{1}{2}$	6	Quotidiennement, en correspond.
do	Pefferlaw	John H. Reekie	10	3	Lundi, merc. vendredi
do	Station	John Ward	4 $\frac{1}{2}$	12	Deux fois par jour, en correspond.
Carnegie	Paisley	S. Ewart	8	1	Lundi
Cherrywood	Dunbarton	John Williams	3 $\frac{1}{2}$	3	Lundi, merc. vendredi
Churchill	Lennox	Henry Sloan	3	2	Merc., samedi, en corresp. avec les
Churchville	Lisgar	Richard Nicholls	4	2	Mardi, vendredi
Collins Inlet	Killarney	D. Cameron	15	3	En correspond. avec les malles de
Collingwood	Owen Sound	Chas. Cameron	42	6	Quot., en correspond. avec le train
Colpoy, Baie de	Owen Sound	Jas Grier	27	3	Quotidiennement
Coldwater	Havre Victoria	Chas. A. Boulton	v.all. etr.	3	Lundi, merc. vendredi
Craigvale	Station	Robt. G. McCraw	1 $\frac{1}{8}$	12	Quot., entre Coldwater et Wabashene, et trois fois par semaine entre
Danforth	Ch. de Kingston	Wm. Kirk	1	3	Deux fois par jour, en correspond.
Dorking	Hawksville	M. P. Empey	10	3	Lundi, merc. jeudi, en cor. avec les malles de Toronto et Rouge Hill
Drayton	Hollen	Thos. Mannell	5	6	Mardi, jeudi, vendredi
Dryden	Listowel	Samuel Davidson	10	6	do do
Dundalk	Ronaldsay	J. McArdie	10	2	Quotidiennement, en correspond.
Durham	Mount Forest	S. V. Coulson	16	6	Quotidiennement, en correspond.
Edgar	Hawkstone	Wm. Hodges	v.all. etr.	3	Quotidiennement
Elora	Harriston	Robt. Dalby	27	3	do
do	Harriston	John Daw	31	6	Lundi, merc., vend., en correspon.
do	Salem	John R. Weisler	1	6	Quotidiennement

Toronto pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
avec les trains de la malle					
Quotidiennement	11 a.m.	En voiture	95 00	1er août	Un an.
do en cor. avec les trains de la malle avec les trains de la malle	7 a.m.	do	490 00	1er avril	Quatre ans.
Lundi, mercredi, vend.	11 a.m.	do	150 00	1er janvier	Trois mois.
do do 2 $\frac{1}{2}$ heures après l'arrivée des malles de Toronto. avec les trains de la malle		En diligence	150 00	1er avril	Six mois.
		En voiture	50 00	1er janvier	A la volonté du M.-G. des postes.
Lundi après l'arrivée de la malle.	11 a.m.	A cheval ou en voiture.	52 00	1er janvier	Quatre ans.
Lundi, Mercredi, vend.	2 p.m.	A pied, à ch. ou en voit.	65 00	1er juillet	Un an.
do do	Midi	A cheval ou en voiture.	52 00	1er avril	Six mois.
trains de la malle de Lefroy		A pied, à ch. ou en voit.	50 00	1er août	Onze mois.
Mardi, vendredi	1 p.m.				
do do	3 p.m.				
Pénétanguishene.					
Quotidiennement	1.30 p.m.	En ch. ou autrement.	2 90	Clôture de la navigation	Quatre ans.
do huit heures et demie après		En diligence ou autre voiture		Clôture de la navigation	Une saison.
Lundi, mercredi, vend.	3.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	440 00	1er mai	Quatre ans.
do do	3.30 p.m.				
hene, et trois fois par semaine entre					
		En chaloupe, en voiture ou autrement	300 00	1er mai	A la volonté du M.-G. des postes.
avec les trains		A pied	30 00	1er juillet	do do
Lundi, mer., vend., en cor. avec les malles de Toronto et Rouge Hill		A pied	62 40	1er octobre	Six mois.
Mardi, jeudi, samedi	7 p.m.	A cheval ou en voiture.	156 00	1er avril	Quatre ans.
do do	9.30 p.m.	do	156 50	4 décembre	Six mois.
avec les trains de la malle					
avec les trains de la malle		En voiture	240 00	do	
Mercredi, samedi	11 a.m.	A pied ou autrement.	80 00	1er janvier	A la volonté du M.-G. des postes.
do do	3.30 p.m.				
Quotidiennement	1 a.m.				
do	5 a.m.	En voiture	251 85	18 décembre	
avec les trains de la malle					
Quotidiennement	11.42 a.m.	A cheval ou en voiture.	225 00	4 do	Quatre ans.
do	7.42 p.m.	En diligence ou autre voiture	400 00	do	A la volonté du M.-G. des postes.
do					
do	11.42 a.m.				
do	7.42 p.m.	do	795 00	1er avril	Quatre ans.
do	8 a.m.				
do	8.20 a.m.	A pied ou autrement.	30 00	11 décembre	A la volonté du M.-G. des postes.

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom du contracteur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Elsinore.	Skipness	James Johnston.	5½	1	Lundi	8 a.m.
Enfield.	Oshawa.	Wm. Martyn.	14	2	do	10 a.m.
Ennismore.	Frank Hill.	Thos. Franks.	6	1	Mardi, mercredi	8 a.m.
Erbsville.	Waterloo.	John L. Erb.	5	1	do do	Midi
Falkenburg.	Ullswater.	Thos. W. Gaffney.	14	2	Vendredi	5 p.m.
Fergus.	Metz.	John Mitchell.	8	1	do	3 p.m.
Flesherton.	Van Zeleur.	Thos. Gilbert.	6½	2	Mardi, mercredi	Midi
Franklin.	Mount Horeb.	Wm. Reynolds.	6	2	Vendredi	3.30 p.m.
Galt.	Puslinch.	Alex. Bannatyne.	14	2	do	12.30 p.m.
Goodwood.	Station.	Michael Chapman.	2½	6	Mercredi, samedi	10 a.m.
Gormley.	Unionville.	Wm. White.	v.all.	3	do do	7 a.m.
do	Unionville.	Frederick Eckhardt.	v.all.	3	Vendredi	3.30 p.m.
Green River.	Whitby Road.	John Windsor.	1½	6	do	12.30 p.m.
do	Whitby Road.	John Windsor.	1½	6	Mercredi, samedi	10 a.m.
Greenbank.	Wick Station.	Issac Cragg.	6	6	do do	7 a.m.
Harrison.	Mount Forest.	Susan V. Coulson.	10	6	Mardi, samedi	Midi
Hepworth.	Park Head.	Wm. Simpson.	3	2	do do	1.30 p.m.
Hockley.	Lorretto.	Wm. Farley.	6	1	Mer., aussitôt que possible après l'arrivée de la malle de Bondhead	
Hawkston.	Station.	Jas. Houston.	3½	12	Deux fois par jour, en cor. avec les	
Humber.	Weston.	Wm. W. Scott.	8	6	Quot. quand besoin est, en corresp.	
Huntsville.	Tormore.	Wm. W. Scott.	9	3	Lund., mer., vend., do	
Huston.	Ravenscliff.	Jas. Sharp.	8	1	Mercredi	1 p.m.
Innisfil.	Trecastle.	D. Callaway.	4	6	do	3 a.m.
Johnson.	Lefroy.	John Black.	8½	6	Quot. en corresp. avec les trains de	
Kenilworth.	Owen Sound.	David Butchart.	15	3	Quotidiennement	7.45 a.m.
do	Petherton.	Thos. Bunston.	3	6	do	10.30 a.m.
do	Station.	Robt. Hayward.	¼	12	Mardi, jeudi, samedi	1 p.m.

Toronto pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Lundi	11.45 a.m.	A pied, à ch. ou en voit.	35 50	1er juillet	A la volonté du M. G. des postes.
do	9.45 a.m.	A cheval ou en voiture.	121 13	do	Quatre ans.
Mardi, vendredi	3 p.m.	do	35 00	1er janvier 1872	A la volonté du M. G. des postes.
do	11 a.m.	do	45 00	1er juillet	Quatre ans.
Vendredi	4.12 p.m.	do	1 75	1er avril	do
do	6.12 p.m.	do	50 00	do	Six mois.
do	4 p.m.	do	50 00	1er octobre	Quatre ans.
do	2 p.m.	do	60 00	1er janvier	do
Mardi, vendredi	10.30 a.m.	do	130 00	do	do
do	après l'arrivée de la malle de Bracebridge.	do	30 00	1er octobre	A la volonté du M. G. des postes.
Vendredi	2.30 p.m.	En voiture	300 00	do	Six mois.
do	5.30 p.m.	A cheval ou autrement.	237 00	1er avril	Quatre ans.
Mercredi, samedi	8.35 a.m.	A pied ou autrement.	60 00	do	do
do	11.35 a.m.	do	50 00	1er juillet	Neuf mois.
Mar., sam.	10.30 a.m.	do	200 00	1er janvier	Trois mois.
do	après l'arriv. de la malle.	do	300 00	4 décembre	A la volonté du M. G. des postes.
Mardi, vendredi	10 a.m.	A cheval ou en voiture.	60 00	do	do
do	3 p.m.	A pied	25 00	1er août	2 ans et 11 mois.
les trains de la malle.		A pied	60 00	4 décembre	Six mois.
Lun., mer., ven., à temps pour corresp. avec les malles.		A cheval ou en voiture.	365 00	9 octobre	Un an.
Quoti. après l'échange de la malle.		A pied ou autrement.	52 00	1er avril	A la volonté du M. G. des postes.
Quoti. après l'échange de la malle.		do	140 00	4 décembre	Six mois.
la malle.		do	290 00	1er avril	Quatre ans.
Quotidiennement	8 a.m.	do	225 00	1er septembre	do
do	6 p.m.	do	156 00	18 décembre	Neuf mois.
Mardi, samedi	2.30 p.m.	A pied ou autrement.	60 00	do	do
do	1 p.m.	do			
Mer., délai d'une heure ¼ pour corresp. avec la malle.		A cheval ou en voiture.			
Deux fois par jour, en cor. avec les		A pied			
avec les trains.		A cheval ou en voiture.			
do		A pied			
do		A pied ou autrement.			
Mercredi	Midi	do			
do	5 p.m.	do			
la malle.		do			
Quotidiennement	12.15 p.m.	do			
do	9.30 a.m.	do			
Mar., jeu., sam.	11.45 a.m.	do			
do	4.45 p.m.	do			
la malle.		do			
trains de la malle.		do			

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance. No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A			Jours.	Heures.
King				Quotidiennement, (les dimanches pour que la malle soit rendue expéd. par le train du N. du matin King après l'arrivée de la malle	
Kirkwall	Oak Ridges	W. Connor	7 $\frac{1}{2}$	6	Quoti. après l'arrivée de la malle pour Kirkwall et de là pour
Klineburg	Rockton	Wesley Stockwell	v.all.	6	
	Station	Thos. White	1 $\frac{1}{2}$	12	Deux fois par jour, en corresp.
do	Station	Joseph Dennis	1 $\frac{1}{2}$	12	Deux fois par jour, en corresp.
Langstaff	Thornhill	Henry Richards	1 $\frac{1}{2}$	6	Quotidiennement, en corresp.
Lemonville	Ringwood	Matthew Flint	4	3	Lun., mer., ven., en corresp. avec
Ringwood	Stouffville		2 $\frac{1}{2}$	6	Quotidiennement, en correspond.
Leskard	Newcastle	Thos. Douglas	10	6	Quoti., en correspond. avec les
Little Britain	Oakwood	Wm A. Silverwood	4	6	do do do do
	Port Hoover		4	3	do do do do
	Valentia	5	3	Lun., mer., ven., en correspond.	
Lisbon	Wellesley	John Zinkam	2	2	Mar., vend, en correspond. avec la
Magnetawan	Station	Jas. Miller	33	1	Lundi
	Rosseau				do
Malton			23		Quoti., en corresp. avec les trains
do	Mono Mills	S. Heacock		6	Quotidiennement
	Sandhill	E. Heacock	12	6	do
Manchester	Station	Jas. Speiran	20	6	do
	Vallentyne				do
do	Station	Wm. Davis	1	12	Deux fois par jour, en corresp.
Markham	Kingston Road	Rich. et Henry Crew	10	6	Quoti., en corresp. avec la malle
do	Milnesville	Henry H. Reid	2 $\frac{1}{2}$	3	Lun., mer., ven.
do	Station	Jas. J. Barker	2 $\frac{1}{2}$	12	do do
Mary Lake	Utterson	H. G. Ladell	3	2	Deux fois par jour, en corresp.
					Mar., ven., en corresp. avec la
Meaford	Strathnairn	Richard Ford	8	1	Sam., en correspondance avec la
Mono Mills	Mono Road Station	John Mills	9	6	Quoti., en corresp. avec les trains
Mount Forest	Station				Quotidiennement
	Owen Sound	R. B. et S. V. Coulson	47	6	do
do	Station	J. Coyne	1	24	Quatre fois par jour, en corresp.
Myrtle	Station	Reuben Hurlburt	1	12	Deux fois par jour, en correspond.
Normanten	Walkerton	Wm. Gilbert	31	6	Quotidiennement
North Keppel	Station				do
	Owen Sound	Wm. Cuddie	2	2	Mardi, vendredi
Oakwood	Station				Mercredi, samedi
	Port Hoover	Wm. A. Silverwood	9	6	Quotidiennement
Orangeville	Station				do
	Station	John Paisley	2	12	Deux fois par jour, en correspond.

Toronto, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
exc.) le dép. d'Oak Ridges est calculé à temps à la stat. King et puisse être					
Laisse bureau de Poste de arrive à Oak Ridges 1 $\frac{1}{2}$ heure après.		En voiture	265 00	1er juillet	Quatre ans
de Dundas, pour Westoever, Rockton,					
avec les trains de la malle.		A cheval ou en voiture.	160 00	1er avril	do
avec les trains de la malle.		En voiture	100 00	1er octobre	Six mois
avec les malles de Toronto.		En voit. ou autrement.	95 00	1er avril	Quatre ans
les trains de Stouffville.		A pied	40 00	1er octobre	A la volonté du M.-G. des postes
avec les trains.		En voiture	120 00	do	do
avec les trains.		do	244 00	do	Quatre ans
malles de Cannington.		do			
do					
avec les malles d'Oakville		do	237 50	1er décembre	
malle.		A cheval ou en voiture.	50 00	1er janvier	Quatre ans
Lundi					
do		En voiture	156 00	1er août	A la volonté du M.-G. des postes
de la malle.		do			
Quotidiennement		do	800 00	1er juillet	Trois mois
do		En diligence	400 00	9 octobre	Quatre ans
do					
do					
les trains de la malle.		A cheval ou en voiture.	500 00	1er juillet	Six mois
de Rouge Hill et de Toronto.		A pied ou en voiture.	80 00	5 juin	Un an
Lun., mer., vend.		En voiture	200 00	1er octobre	Neuf mois
do do					
avec les trains de la malle		A pied ou autrement.	40 00	do	Un an
malle entre Bracebridge et Huntsville.		A cheval ou en voiture.	50 00	18 septembre	do
		A pied ou autrement.	40 00	1er octobre	A la volonté du M.-G. des postes
malle.					
de la malle.		A cheval ou en voiture.	49 50	do	Quatre ans
Quotidiennement		En dilig. ou autre voit.	300 00	9 octobre	Un an
do					
avec les trains de la malle.		En voiture	1,034 51	18 décembre	
avec les trains de la malle.		A pied	90 00	do	Six mois
Quotidiennement		do	50 00	5 juin	Un an
do					
Mercredi, samedi		En diligence	480 00	1er juillet	Quatre ans
Mardi, vendredi					
Quotidiennement		A cheval ou en voiture.	282 00	1er mai	do
do		do do	225 00	1er juillet	do
avec les trains de la malle.					
		En voiture	50 00	1er octobre	Un an

ETAT NO. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De.	A				Jours.	Heures.
Orillia	Station	Alvah Doolittle	12	12	Deux fois par jour, en corresp. avec	
do	Station	A. W. B. McMullen	12	12	Deux fois par jour, en correspond.	
Petersburg	Ste. Agathe	Conrad Baeur	2	6	Quotidiennement 11 a.m.	
Pinedale	Wick	John Barker	4	2	Mardi, vendredi 10 a.m.	
Pine Grove	Woodbridge	Chas. Burkholder	13	6	do do 4 p.m.	
do	Woodbridge	Wm. A. Sloan	13	6	do do 5.30 p.m.	
Port Perry	Station	Henry Miller	1	12	Quotidiennement 7.30 a.m.	
do	Uxbridge	Jerome Twoly	13	6	do do 9.10 a.m.	
Prince Albert	Station	H. H. McCaw	1	12	do do 7.30 a.m.	
Reaboro	Station	John Holbert	1	6	do do 9.10 a.m.	
Rockside	Salmonville	John Douglas	4	2	Deux fois par jour, en correspond.	
Shanty Bay	Station	Thompson White	1	6	Quotidiennement 7 a.m.	
Siloam	Uxbridge	Aaron Dayton	5	2	do do 11.30 a.m.	
Sonya	Station Wick	Lewis Harper	5	3	Quoti., a temps pour échanger avec do après l'échange.	
do	Station Wick	James W. Crawford	5	3	Mardi, vendredi 11 a.m.	
Stouffville	Station	Matthew Flint	1	12	do do 12.30 p.m.	
Thunder Bay	Pigeon River	J. W. Cousens	40	2 par mois.	Quotidiennement, en correspond.	
Toronto	Silver Islet		22		Mardi, vendredi 9 a.m.	
do	T. et N. St. c. de f.	Jas. Jones	1	24	do do Midi	
do	T. G. et B. st. c. def.	James Jones	1	12	Lun., mer., vend. 9.30 a.m.	
do	T. et N. Station	Jas. Jones	1	12	do do ou à l'échange des malles.	
Unionville	Yorkshire	Jas. Peacock	13	12	Lun., mer., vend. 9.30 a.m.	
Uxbridge	Station	Wm. White	1	12	do do ou à l'éch. des malles	
do	Station	John A. Plank	1-5	12	Deux fois par jour, en correspond.	
Vallentyne	Station Sunderland	Jas. Winfield	6	6	Quatre fois par jour, en corresp.	

Toronto, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contract.	Durée du contract
Jours.	Heures.				
les trains de la malle		A pied	80 00	27 novembre	Trois mois.
avec les trains de la malle.		En voiture	Par voy. 0 25	1er avril	Quatre ans.
Quotidiennement	10.30 a.m.	A cheval ou en voiture.	90 00	1er juillet	do
do	11.30 a.m.	A pied ou autrement.	40 00	1er octobre	A la volonté du M. G. des Postes.
Mardi, vendredi	6.30 a.m.	do do	75 00	9 do	Six mois.
do do	5 p.m.	do do	50 00	1er avril	Quatre ans.
Quot., en corresp. avec les trains		En voiture	55 00	5 juin	Un an.
do	8 a.m.	do do	400 00	1er octobre	do
Quot., après l'ar. de la malle de Tor'to.		En diligence	55 00	5 juin	do
do	8 a.m.	A pied	35 00	1er octobre	A la volonté du M. G. des Poste.
do	8 a.m.	do do	60 00	1er mars	do do
avec les trains de la malle.		A pied ou autrement.	35 00	1er avril	do
Quotidiennement	2.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	55 00	do	Six mois
do	10 a.m.	do do	90 00	1er juin	Trois mois.
avec les trains de la malle.		do do	90 00	1er avril	Quatre ans.
Mardi, vendredi	1.30 p.m.	En voiture	50 00	18 septembre	Un an.
do do	Midi	En chaloupe ou en raquettes, etc.	Par voy. 37 00	A la clôture de la navigation	Quatre ans
avec les trains de la malle.		do	Par voy. 0 30	1er octobre	Un an.
Mardi, vendredi	1.15 p.m.	do	Par voy. 0 30	do	do
do do	10.15 a.m.	do	Par voy. 0 30	18 septembre	do
Lun., mer., ven., après l'éch. des malles		En wagon ou autre voit.	100 00	1er avril	Quatre ans.
do do do do		A pied ou dans une voit.	50 00	18 septembre	Un an.
Lun., mer., ven., do do		do do	50 00	do	Trois mi
do do en corresp. les trains		En voiture	90 00	1er janvier	Quatre ans
avec les trains de la malle.		do	200 00	do	Six mois.

ETAT NO. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Walkerton	Wroxeter	John Gofton	22	6	Quotidiennement	1 p.m.
					do	6.30 p.m.
Whitby					Deux fois par jour en corresp. avec	
Woodbridge	Station	Geo. Robson	12		Deux fois par jour en corresp. avec	
	Station	Chris. Burkholder	12		Quatre fois par jour en corresp. avec	
do	Station	Wm. A. Sloan	24		Quot., en correspondance avec	
Woodville	Stat. de Nipissing	John C. Gilchrist	6		Quot., en correspondance avec	
do	Stat. de Nipissing	D. Stanton	6		Deux fois par jour en corresp. avec	
do	Station	J. C. Gilchrist	2	12		

DIVISION DE

Addison	Stat. de Bellamy	Augustus Taplin	7	6	Quot., en corresp. avec les trains.	
Albury	Rednersville	John Rose	4	3	Mar., jeu., sam	9.40 a.m.
					do do	8.30 a.m.
Algonquin	Maitland	Mme. E. McKenzie	6	2	Mercredi, samedi	3.30 p.m.
					do do	5.15 p.m.
Almonte	Clayton	John Gemmill	11	3	Lun., mer., ven.	4 p.m.
					do do	Midi
do	do	do	11	6	Quotidiennement	4 p.m.
Arden	Tamworth	G. Boomhower	21	1	do do	Midi
					do do	7 a.m.
Aultsville	Williamsburg Est.	Herbert E. Snyder	21	6	Quotidiennement	7 p.m.
					do do	5 p.m.
Bath	Stella	Æneas McMullen	7	2	Mercredi, samedi	11 a.m.
					do do	8 a.m.
Belleville	Bridgewater	Wm. B. Wemp	30	6	Quotidiennement	2 p.m.
					do do	6 a.m.
do	Hillier	Abraham Phillips	24	3	Mar., jeu., sam	7 a.m.
					do do	Midi
Bellrock	Colebrook	Elonson Snider	12	2	Mardi, samedi	11.30 a.m.
					do do	8 a.m.
Bishop's Mills	Oxford Mills	Asa W. Bishop	8	2	Mardi, vendredi	2.30 p.m.
					do do	5 p.m.
Bridgewater	Madoc	Wm. B. Wemp	12	2	Mercredi, samedi	7 a.m.
					do do	2 p.m.
Brighton	Campbellford	William Wade	20	6	Quotidiennement	1.30 p.m.
					do do	6.30 a.m.
Campbellford	Stirling	Peter J. Weaver	17	3	Lun., mer., ven.	7 a.m.
					do do	1.30 p.m.
Cannifton	Wallbridge	William Moon	6	3	Mar., jeu., sam	10.15 a.m.
					do do	8.30 a.m.
Carleton Place	Stat. de ch. de fer.	George A. Cornell	1	12	2 fois quot., en cor. avec les trains.	

Toronto, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Quotidiennement	11 a.m.	En diligence ou autre voiture	275 00	1er octobre	Quatre ans.
do	5.30 p.m.				
les trains de la malle.		En voiture	Par voy. 0 12 1/2	5 juin	Un an.
do					
les trains de la malle.		do	50 00	1er octobre	Six mois.
les trains de la malle.		En voiture ou autrem.	70 00	1er avril	Quatre ans.
les trains de la malle.		En voiture	100 00	do	do
les trains de la malle.		do	78 25	1er janvier	Trois mois.
les trains de la malle.		do	95 00	1er août	Deux mois.

KINGSTON.

		A cheval ou en voiture.	127 00	1er octobre 1871.	Quatre ans.
Mardi, jeudi, samedi	9.20 a.m.	do do	48 52	1er janvier 1872.	A la volonté du M. G. des postes.
do	10.30 a.m.				
Mercredi, samedi	6.30 p.m.	do do	52 00	1er février 1872.	Quatre ans.
do	4.45 p.m.				
Lundi, merc., vendredi	2.30 p.m.	do do	156 00	1er juillet 1871.	31 août 1871.
do	6.30 p.m.				
Quotidiennement	2.30 p.m.	do do	312 00	1er septemb. 1871	Quatre ans.
do	6.30 p.m.				
Samedi	6 p.m.	do do	99 00	1er janvier 1872.	do
do	Midi				
Quotidiennement	5.30 p.m.	A cheval ou autrement.	60 00	do do	do
do	7.30 p.m.				
Mercredi, samedi	9.45 a.m.	En chaloupe ou autrem.	90 00	do do	do
do	12.45 p.m.				
Quotidiennement	Midi	En voiture pub. ou autre	550 00	do do	30 juin 1874.
do	8 p.m.				
Mardi, jeudi, samedi	6 p.m.	A cheval, en voiture ou en diligence.	400 00	1er octobre 1871.	Quatre ans.
do	11 a.m.				
Mardi, samedi	11 a.m.	A cheval ou en voiture.	95 00	1er janvier 1872.	do
do	2 p.m.				
Mardi, vendredi	6.45 p.m.	do do	65 00	1er octobre 1871.	do
do	4.15 p.m.				
Mercredi, samedi	7 p.m.	do do	240 00	1er janvier 1872.	do
do	Midi				
Quotidiennement	10.30 a.m.	En voiture pub. ou autre	488 00	1er avril 1872	do
do	5.30 p.m.				
Lundi, merc., vendredi	5.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	275 00	do do	do
do	11 a.m.				
Mardi, jeudi, samedi	10 a.m.	A cheval ou autrement.	68 00	1er octobre 1871.	do
do	11.45 a.m.				
		En voiture publique	Par voy. 0 08	do do	do

ETAT NO. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Chantry	Harlem	Samuel Chant.	1 $\frac{1}{2}$	2	Mercredi, samedi	3.15 p.m.
					do	4.30 p.m.
Colborne	Dundonald	John Barker	7	2	Mardi, vendredi	3 p.m.
do	do	do	7	2	do	12.30 p.m.
do	Norwood	David Simmons	31	6	Quotidiennement	Midi.
Cobourg	Roseneath	David MacRoberts	20	3	do	9 a.m.
Désert, Lac du	Loughboro'	John M. Snook	11	1	Mardi, jeudi, samedi	1.30 p.m.
					do	6 a.m.
Farmersville	Plum Hollow	T. W. O. Sherman	6	2	Samedi	7.30 a.m.
					do	Midi.
Franktown	St. du c. def. B. et O.	James Jackson	1	12	Mardi, vendredi	11.30 a.m.
Frankville	Stat. de Irish Creek	Joel Church	11	6	do	9.30 a.m.
Gemley	Mountain Grove	W. H. Kennedy	27	1	Deux fois par jours en corresp. avec les trains du ch. de fer de B. et O.	
					do	10 a.m.
Glanmire	Millbridge	Samuel Armstrong	7	1	Lundi	3 p.m.
					do	9.15 a.m.
Glen Tay	Pertth.	John Hargrave	4	6	do	11.30 a.m.
Haliburton	Minden	S. Thompson	19	3	Quotidiennement	6 p.m.
					do	7.15 p.m.
Hawkesbury	Quai de Grenville—Été	Thomas Kelly	2	12	Mardi, jeudi, samedi	7 a.m.
					do	1 p.m.
Hillier	Rosehall	Isaac G. Ferguson	2 $\frac{1}{2}$	2	Quot. ou à temps pour corresp. Mercredi, samedi	
Hilton	Ongiey	Albert H. Smith	4	1	do	11.45 a.m.
Inkerman	Iroquois	Michael Ault	21	6	do	10.30 a.m.
					do	1.30 p.m.
Inverary	Lac Opinicon	B. S. Davidson	14	2	Vendredi	3 p.m.
					do	1.30 p.m.
Keene	Norwood	Robt. Richardson	18	3	Quotidiennement	12.30 p.m.
					do	6 a.m.
Kemptville	Merrickville	George A. Leslie	18	6	Lundi, vendredi	11 a.m.
					do	7 a.m.
do	St., c. def. St. L. et O.	do	1	18	Mardi, jeudi, samedi	5 p.m.
Kilmarnock	Smith's Falls	James Corbett	8 $\frac{1}{2}$	2	do	5 a.m.
					do	10.15 a.m.
Kingsford	Lonsdale	Robert Carter	2	3	Quot. en corresp. avec le train... A temps pour correspondre avec	
					do	8 a.m.
do	Marysville	John Schermerhorn	6 $\frac{1}{2}$	3	Mardi, samedi	10.15 a.m.
					do	8 a.m.
Lanark	McDonald's Cor's	James Bowes	14	3	Mardi, jeudi, samedi	3 p.m.
					do	4 p.m.
do	Perth	James Allan	12	6	do	4 p.m.
					do	9 a.m.
Lancaster	St. du c. de f. G. T.	Wm. Gillespie	1	12	do	1.30 p.m.
					do	10.30 a.m.

de Kingston, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mercredi, samedi	5.15 p.m.	A pied ou autrement.	20 00	1er juillet 1871.	A la volonté du M. G. des postes.
do	4 p.m.				
Mardi, vendredi	2.15 p.m.	A chev. ou en voiture.	44 80	1er nov. 1871	31 mars 1872.
do	4.45 p.m.				
do	do	do	50 00	1er avril 1872.	Quatre ans.
Quotidiennement	2.30 p.m.	En voit. pub. ou autre.	620 00	do	do
do	6.30 p.m.				
Mar., jeu., sam	10 a.m.	do	295 00	do	do
do	5.30 p.m.				
Samedi	5 p.m.	A chev. ou autrement.	59 00	1er sept. 1871.	A la volonté du M. G. des postes.
do	10.30 a.m.				
Mardi, vendredi	10.45 a.m.	A chev. ou en voiture.	65 00	1er juillet 1871.	Quatre ans.
do	12.45 p.m.				
les trains		En voit. pub. ou autre	Par voy 0 11	1er janv. 1872	do
ch. de fer de B. et O.					
do		do	195 00	1er juillet 1871.	do
Mardi	8 a.m.	A chev. ou en voiture.	140 00	1er juin 1872.	31 décemb. 1873.
do	5 p.m.				
Lundi	1.10 p.m.	A chev. ou autrement.	32 00	1er nov. 1871.	A la volonté du M. G. des postes.
do	11 a.m.				
Quotidiennement	7.05 p.m.	A chev. ou autrement.	150 00	1er janv. 1872	Quatre ans.
do	6.50 p.m.				
Mar., jeu., sam	5 p.m.	A pied ou autrement.	223 00	1er juillet 1871.	30 juin 1872.
do	11 a.m.				
avec les steamers		En chaloupe....	Par voy 0 65	do	Quatre ans.
Mercredi, samedi	11.15 a.m.				
do	12.30 p.m.	A chev. ou autrement.	50 00	1er avril 1872.	do
Vendredi	2.30 p.m.				
do	4 p.m.	do	30 00	1er janv. 1872.	do
do	10.30 a.m.				
Quotidiennement	5 p.m.	En voit. pub. ou autre.	450 00	1er oct. 1871.	do
do	10 a.m.				
Lundi, vendredi	10 a.m.	A cheval ou autrement	160 00	1er avril 1872.	30 juin 1872.
do	2 p.m.				
Mar., jeu., sam	9 a.m.	En voit. pub. ou autre.	279 00	1er oct. 1871.	A la volonté du M. G. des postes.
do	9 p.m.				
do	9 p.m.	do	475 00	do	Deux ans.
do	9 p.m.				
les trains		A chev. ou autrement	Par voy 0 10	1er janv. 1872	Quatre ans.
Mardi, samedi	9.45 p.m.				
do	Midi	A cheval ou en voiture	85 00	1er juil. 1871	A la volonté du M. G. des postes.
do	8 a.m.				
Mar., jeu., sam	4.45 p.m.	A pied ou autrement.	30 00	1er nov. 1871	31 mars 1872.
do	3.45 p.m.				
do	1.30 p.m.	A chev. ou en voiture.	100 00	1er avril 1872.	Quatre ans.
do	10.30 a.m.				
do	3 p.m.	do	234 00	do	do
do	7 a.m.				
Quotidiennement	9 p.m.	En voit. pub. ou autre.	136 00	1er oct. 1871.	do
do	7 a.m.				
pour corresp. avec les trains.		do	Par voy 0 25	1er juil. 1871	31 mars 1871.
do					

ETAT No. 5—Tableau des nouveaux contrats passés pour la Division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures
Lancaster	Summerstown	W. Gillespie	6	3	Mar., jeu., sam	2 p.m.
do	do	do	6	3	do do	3.45 p.m.
Lansdown	Warburton	Jas. H. Keating	4½	1	do do	2 p.m.
Latimer	Woolf's Corners	Thos. Reynolds	1	3	do do	3.45 p.m.
Malone	Marmorà	William Derry	13	1	Samedi	4.30 p.m.
Marble Rock	Stat. de Gananoque	George Emery	4½	2	do	1.30 p.m.
Martintown	Rivière Raisin	Angus McVean	12	6	Mar., jeu., sam., en corresp. avec verary et Kingston.	
Maynooth	Thanet	Luke Payn	36	2	Samedi	Midi
Merrickville	St'n de Irish Creek	Mde. S. Crozier	9	6	do	4 p.m.
Mille Roches	St. de c. de fer G.T.	Peter N. Tait	1	12	Mercredi, samedi, en corresp. avec	
do	Moose Creek	Oscar Winters	20	2	Quotidiennement	5.45 a.m.
do	do	James Cleary	20	2	do	Midi
Morrisburg	Waddington, N.Y.	S. S. Stata	3	6	Lundi, jeudi	6 a.m.
North Douro	Station de ch. de fer	Wm. Hamilton	1	12	Mardi, vendredi	6 a.m.
North Lancaster	Macdonald's Cor's	Alexander Leclair	3	6	Quot. en corresp. avec les trains.	
Perth	Tennyson	John Devlin	10	1	Deux fois par jour en corresp. avec	
Peterboro'	Station de ch. de fer	Thomas Eastland	1	24	Jeudi, vendredi	7 a.m.
do	Warsaw	Charles Payne	16	3	do do	1 p.m.
Pointe Fortune	Vankleek Hill	R. Thistlethwaite	18	6	Mercredi, samedi	7 a.m.
Prescott	Ogdensburg, N. Y.	Charles Plumb	2	18	do do	1 p.m.
St. Raphaël O.	Macdonald's Cor's	Mde. M. McDonell	2	6	Quotidiennement	1 p.m.
Spencerville	St., c. de St. L. et O	Mde. Mary Imrie	½	6	do	6.30 a.m.
Steco	Tweed	Allan Dafoe	8	2	Trois fois par jour, à temps pour	
					Quot. en corresp. avec le courrier	
					Quot. en corresp. avec les trains.	

Kingston, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mar., mer., sam	5 p.m.	A cheval ou en voiture.	78 00	1er juillet 1872..	31 mars 1872.
do do	3.15 p.m.	do do	117 00	1er avril 1872..	Quatre ans.
do do	5 p.m.	A cheval ou autrement	27 75	1er février 1872.	A la volonté du M. G. des Postes.
do do	3.15 p.m.	do do	30 00	1st april, 1872..	do do
Samedi	2.30 p.m.	A pied ou autrement..	52 00	1er oct. 1871....	Quatre ans.
do	5.30 p.m.	do do	45 00	1er fév. 1872....	Deux ans.
le courrier allant et venant entre In-			288 00	1er avril 1872..	Quatre ans.
Samedi	7 p.m.	A cheval ou en voiture.	400 00	1er oct. 1871....	do
do	3 p.m.	do do	200 00	1er juillet 1871..	do
le courrier de Gananoque		En voit. public ou autre.	185 00	1er janvier 1872.	Quatre ans.....
Quotidiennement	2.30 p.m.	A pied ou autrement. {	Par voy. 0 12	do do	A la volonté du M. G. des Postes...
do	8.15 p.m.	En voit. public ou autre	234 00	1er août 1871....	31 décembre 1871.
Mardi, vendredi	5 p.m.	do do	185 00	1er janvier 1872.	Quatre ans.....
Lundi, jeudi	5 p.m.		95 00	1er oct. 1871....	A la volonté du M. G. des Postes.
Quotidiennement	3.45 p.m.	En chal. ou à pied. {	Par voy. 0 10	1er nov. 1871..	do do
do	2.15 p.m.	A cheval ou en voiture.	100 00	1er avril 1872..	Quatre ans.
les trains.		do do	34 00	1er oct. 1871....	do
		En voit. pub. ou autre {	Par voy. 0 12½	1er juillet 1871..	do
Mardi, jeudi, samedi	2 p.m.	do do	200 00	1er juillet 1871..	do
do do	7.30 a.m.	A cheval ou en voiture.	380 00	1er déc. 1871....	do
Quotidiennement	1 p.m.	En chal. ou en traîneau	400 00	1er juillet 1871..	
do	6.30 a.m.	A pied ou autrement..	70 00	1er avril 1872..	
do	5 p.m.	do do	62 40	1er janv. 1872..	Quatre ans.
correspondre.			77 00	1er oct. 1871....	do
passant à l'Original.					
Mardi, vendredi	8.45 p.m.	A cheval ou en voiture.			
do do	6 p.m.				

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de l'inspec-

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Aubigny.....	Sevigné.....	P. G. Aubrey.....	25	1	Vendredi.....	9 a.m....
					do.....	9 a.m....
Aylmer.....	Eardley.....	Richd. Fogarty.....	17	2	Mercredi, samedi.....	5 a.m....
					do.....	9.30 a.m.
Bagot.....	High Falls.....	Thos. Dillon.....	13	1	Lundi.....	11.30 a.m.
					do.....	7 a.m....
Bell's Corners.....	Fallowfield.....	Patrick Hays.....	4	3	Mardi, jeudi, samedi.....	11.10 a.m.
					do.....	9 a.m....
Bristol.....	Clarendon Centre.....	Geo. Hodgins.....	8	6	Quoti., en corresp. avec les malles	
do.....	Clarendon Front.....	N. McKillop.....	3	6	do.....	do.....
do.....	Clarendon Front.....	N. McKillop.....	3	6	do.....	do.....
do.....	Clarendon Front.....	N. McKillop.....	3	6	Quotidiennement.....	12.30 p.m.
	Sand Point.....	A. F. Graham.....	4	6	do.....	1.45 p.m.
Calumet, Ile au.....	Collfield.....	C. Barsalou.....	1½	6	Lun., mer., vend., en cor. avec les	
Garilco.....	Ottawa (rive nord)	J. W. Campbell.....	82	6	Quotidiennement.....	5 p.m....
do.....	Ottawa (rive sud)	Jas. Murray, jun.....	79	6	do.....	7 p.m....
	Forester's Falls, (Osceola)	Wm. Graham.....	12	3	do.....	5 p.m....
Cobden.....	Otter Lake.....	D. Lunam.....	20	1	Mardi, jeudi, samedi.....	6.30 p.m.
	Buckingham Wharf	G. G. Dunning.....	1	12	do do do.....	4 p.m....
Dacre.....	Griffith.....	Jas. Mills.....	20	2	Jeu.....	7 a.m....
do.....	Renfrew.....	Alex. Jamieson.....	14	3	Vendredi.....	5 a.m....
Dunrobin.....	March.....	Thos. Smythe.....	18	3	2 fois p. jour, en cor. avec les steam.	
do.....	March sud.....		6	3	Mardi, samedi.....	6 a.m....
Eastman's Springs.....	Ottawa.....	D. H. Eastman.....	13	1	do.....	8 a.m....
					do.....	2 p.m....
Fort Coulonge.....	Hargrave.....	Jno. McMullen.....	16	3	Mardi, jeudi, samedi.....	2 p.m....
do.....	Waltham.....	John Landon.....	13	2	do.....	7 a.m....
					do.....	1 p.m....
Griffith.....	Matawachan.....	John McGregor.....	10	1	do.....	8 a.m....
					do.....	12.30 p.m.
					do.....	7 a.m....
Hargrave.....	Portage du Fort.....	E. Murphy.....	7	3	Quoti., en corresp. avec les malles	
do.....	Portage du Fort.....	E. Murphy.....	7	6	do.....	do.....
Hazledean.....	Stittsville.....	John Young.....	3½	3	Mar., jeu., sam., en corr. avec les	
Low.....	Venosta.....	John Macauley.....	8	1	Samedi.....	6 p.m....
March.....	March sud.....	Thos. Smythe.....	12	3	do.....	3 p.m....
					Mar., jeu., sam., en corr. avec les	

teur en chef des postes, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Vendredi.....	4 p.m.	En voiture.....	\$ cts. 64 00	1er déc. 1871..	A la volonté du M. G. des Postes....
do.....	4 p.m....				
Mercredi, samedi.....	9 a.m....	A cheval ou en voit..	par voy. 2 00	Ouverture de la navigation....	Quatreans.....
do.....	1.30 p.m.				
Lundi.....	10 a.m....	do do	80 00	1er janvier 1872	do
do.....	2.30 p.m.	do do	72 00	1er juin 1872....	do
Mar., jeu., same.....	9.50 a.m.	do do	295 00	1er avril 1872...	do
do do do.....	Midi	do do	45 00	1er août 1871...	Saison de la navigation.....
do do do.....		do do	60 00	Ouverture de la navig., 1872...	Quatre ans.....
Quotidiennement.....	2.45 p.m.	do do	100 00	25 déc. 1871....	Pendant la clôture de la navigation...
do.....	1.30 p.m.	do do	64 00	1er juillet 1871..	Quatreans.....
malles all. et ven. du Portage du Fort		En voiture ou en chal..			
Quotidiennement.....	12 m....	do do	1150 00	Clôture de la navigation 1871.	do
do.....	10 a.m....	En voiture.....	1080 00	do	do
do.....	12 m....	do do	156 00	1er janvier 1871.	do
do.....	10 a.m....	do do	125 00	1er juillet 1871..	do
Mar., jeu., same.....	5.30 p.m.	do do	60 00	Ouverture de la navigation....	do
do do do.....	7.45 p.m.	A cheval ou en voiture.	260 00	1er juillet 1871..	do
Vendredi.....	Minuit	do do	190 00	1er avril 1872...	do
Jeu.....	2 p.m....	do do	120 00	1er janvier 1872.	do
de la malle allant et ven. d'Ottawa..		En chaloupe.....			
Mardi, samedi.....	7 p.m....	A cheval ou en voiture.	290 00	1er octobre 1871.	do
do do do.....	11 a.m....	do do	180 00	1er déc. 1871....	do
Lun., mer., vend.....	9 a.m....	do do	40 00	1er juillet 1871..	A la volonté du M. G. des Postes....
do do do.....	2.30 p.m.	do do	200 00	do	Trois mois.....
les malles allant et ven. d'Ottawa..		do do	220 00	1er octobre 1871.	Quatre ans.....
Samedi.....	5 p.m....	do do	75 00	1er sept. 1871...	do
do.....	11 a.m....	do do	52 00	1er juillet 1871..	do
Mar., jeu., sam.....	11 a.m....	do do	110 00	1er déc. 1871....	Un mois.....
do do do.....	6 p.m....	A pied ou autrement..			
Mardi, samedi.....	11 a.m....	do do			
do do do.....	4 p.m....	do do			
Mardi.....	11 a.m....	do do			
do.....	4.30 p.m.	do do			
allant et venant d'Ottawa.....		A cheval ou en voiture.	200 00	do	Trois mois.....
do.....		do do	220 00	1er octobre 1871.	Quatre ans.....
do.....		do do	75 00	1er sept. 1871...	do
trains de la malle pass. à Stittsville.		do do	52 00	1er juillet 1871..	do
Samedi.....	5 p.m....	do do	110 00	1er déc. 1871....	Un mois.....
do.....	8 p.m....	do do			
malles allant et venant d'Ottawa..		do do			

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de l'inspec-

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
March	Quai	W. H. Berry	1/4	6	Quot. en cor. avec le steamer de la	
Mattawa			1 et 2 par	mois	En corresp. avec les malles des Rapi	
North Nation Mills	Nipissingan	Jas Chapman	65	3	Quot. en corresp. avec le steamer	
do	Thurso	Thos. Cole	9	6	Quot. en corresp. avec le steamer	
North Wakefield	Thurso	J. W. Campbell	10	6 S	Quotidiennement	10 a.m.
Osceola	Ottawa	Wm. Patterson	26	6	do	7 a.m.
Ottawa	Stafford	R. Childerhose	9	2	Mardi, samedi	Minuit
do	Départ. des postes.	P. Batterton	1/2	6	do	8 a.m.
do	Taylorholme	Chas. Taylor	8	1	Quotidiennement	8.45 a.m.
Portage du Fort	Ross	E. Murphy	3	6	do	4 p.m.
Rapides des Joachims	Rowanton	Alex. McDougall	20	2	Samedi	Minuit
Renfrew	Sand Point	Alex. Jamieson	14	3	do	6 a.m.
					Quot. en corresp. avec les malles à	
					Mardi et vendredi en cor. avec	
					Mercredi, samedi, allant et venant	
					Quotidiennement	9 p.m.
					do	2.30 p.m.

DIVISION DE

Abercorn	Stat. de ch. de fer.	George Shepard	1/4	6	En cor. avec les trains de la malle
Adamsville	Brigham	R. Goddard	4	6	En cor. avec les trains de la malle.
do	Granboro	R. Goddard	6	3	Mardi, jeu., samedi
Beresford	Ste. Adèle	V. Charbonneau	12	2	do do
Berthier	Ste. Elizabeth	Jos. Leclaire	9	3	Mardi, samedi
do	St. Norbert	P. Jalbert	15	6	do do
do	Sorel	Frs. Boucher	5	6	Lun., mer., vend.
do	Isle Dupas	J. Bte. Moreau	2 1/2	3	do do
Brigham	Stat. de ch. de f.	L'hon. A. B. Foster	1/4	12	En corresp. avec les trains de la
Sutton	Stat. de ch. de f.				
Brome Ouest	Stat. de ch. de f.				
Carillon	Lachute	A. Burch	10	6	Quot. en corresp. avec la malle de

teur en chef des postes, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
malle allant et venant d'Aylmer		A pied	\$ cts. 10 00	1er août 1871	A la volonté du M. G. des Postes.
des des Joachims de la malle à Thurso		A pied ou en canot	200 00	1er juillet 1871	Quatre ans.
de la malle à Thurso		A cheval ou en voiture.	370 50	1er août 1871	Deux mois.
Quotidiennement	2 p.m.	do do	370 50	do do	Un an.
do	5 p.m.	En voiture	148 00	1er octobre 1871	Quatre ans.
Mardi, samedi	10 a.m.	A cheval ou en voiture.	80 00	1er janvier 1872	do
do	2 p.m.	En voiture	Par jour 1 00	12 avril 1872	Jusq. 30 juin 1872.
Quotidiennement	4.05 p.m.				
do	8.50 a.m.				
Samedi	8 a.m.	A cheval ou en voiture.	65 00	1er juillet 1871	Six mois.
do	2 p.m.				
Sand Point		A pied ou autrement.	100 00	Clôture de la navigation, 1871.	Quatre ans.
les malles de Pembroke.		A cheval ou en voiture.	200 00	1er juillet 1871	do
Quotidiennement	5.30 p.m.				
do	Minuit	En voiture	497 00	1er avril 1872	do

MONTRÉAL.

		A pied ou autrement.	50 00	1er nov. 1871	A la volonté du M. G. des Postes.
		En voiture	90 00	do do	Quatre ans.
Mardi, jeudi, samedi	10.15 a.m.	do	78 00	do do	do
do do	8.45 a.m.	do	125 00	1er avril 1872	do
Mardi, samedi	3 p.m.	do	92 00	1er juillet 1871	do
do	11 a.m.	do	300 00	do do	do
Lundi, mercredi, vend.	1 p.m.				
do do	10 a.m.				
Quotidiennement	3 p.m.				
do	10.45 a.m.				
		Vapeur ou chaloupe.	200 00	1er octobre 1871	A la volonté du M. G. des Postes.
Mardi, jeudi, samedi	9.30 a.m.	Canot	48 00	1er janvier 1872	do do
do do	8.30 a.m.				
malle		A pied	120 00	1er nov. 1871	do do
Montréal.		En voiture	250 00	1er juillet 1871	Quatre ans.

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Carillon	Stat. de Vaudreuil	Chas. Froulx	25½	6	En corresp. avec la malle d'Ottawa A l'arrivée du train de Montréal.	
Cèdres	Côteau Landing	B. Hurteau	10	6	En corresp. avec les trains de la mal.	
Chambly Bassin de	St. Césaire	L. St. Germain	15	6	En corresp. avec la diligence de la	
Chambly Canton de	Montréal	Leandre Robert	16	6	En corresp. avec le chemin de fer.	
Chambly Bassin de	Stat. de St. Hilaire	Pierre Scott	13	6	En corresp. avec les trains de la mal.	
Chatboro'	Cushing	C. A. Bradford	3	2	Mercredi, samedi, en corresp. avec	
Coaticook	Paquetteville	F. Paquette	22	2	Mardi, samedi	8 a.m.
do	Stanstead	S. C. Burns	19	6	Lundi, vendredi	8 a.m.
do	Stanstead	Geo. T. Cooper	19	6	Quotidiennement	1.30 p.m.
do	Moulins de Drew	A. K. Fox	5	1	do	8 a.m.
do	Montréal	P. Chicoine	4	6	do	1.30 p.m.
Côte St. Paul	Montréal	P. Chicoine	4	6	Samedi	9 a.m.
Côte des Saints	Ste. Monique des deux Montagnes	Felix Brien	1	6	do	10 a.m.
Cowansville	Dunham	A. Pickle	6	6	Quotidiennement	8.30 a.m.
do	Stat. du ch. de fer.	Chas. Brown	1	12	do	11 a.m.
Daillebout	Joliette	P. Riberty	14	6	do	1 p.m.
Derby Line	Stanstead	H. A. Channell	1½	12	En corresp. avec les trains.	
Stanstead	Stat. du ch. de fer					
Drummondville	La Baie	Louis Cusson, jr.	24	3	Mardi, jeudi, samedi	6.30 a.m.
do	St. Germain	George Laméthe	4½	6	En correspondance avec la malle de	
Farnham Est	Stat. du ch. de fer.	C. H. Mansfield	1	6	En correspondance avec la malle de	
Egypte	St. Ephrem d'Upton	V. Laperche	8½	3	En corresp. avec les trains.	
Farnboro'	Shefford Ouest	W. S. Scott	2½	3	Mardi, jeudi, sam., en corresp. avec	
Fardon	Haseville	Thos. Hase	7	2	Mercredi, samedi, en corresp. avec	
do	Stat. du ch. de fer.	S. W. Ross	14	6	En corresp. avec les trains de la mal.	
Genoa	St. Hermas	James Gordon	3	2	Merc. sam., en corresp. avec la malle	
Georgeville	Moulins de Smith	W. Paige	10½	6	En corresp. avec les trains de la mal.	

Montréal, pendant l'année expirée le 30 juin 1872—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
en cinq heures		Voiture	325 00	Clôture de la navigation, 1871.	Quatre ans.
do		do	312 00	1er avril 1872	do
malle à et de Montréal		do	239 00	do do	do
		do	139 00	do do	do
		do	280 00	1er octobre 1871	do
l'arrivée des malles à Cushing.		do	26 00	1er déc. 1871	A la volonté du M.-G. des postes
Lundi, vendredi	4 p.m.	do	175 00	1er juillet 1871	Quatre ans.
Mardi, samedi	4 p.m.	do	400 00	25 avril 1872	30 juin 1873.
Quotidiennement	Midi	do	375 00	1er fév. 1872	24 avril 1872.
do	5.30 p.m.	do	37 00	1er janv. 1872	Quatre ans.
do	Midi	do	120 00	1er octobre 1871	A la volonté du M.-G. des postes
do	5.30 p.m.	do	46 00	1er juin 1872	30 juin 1876.
Samedi	11 a.m.	do	160 00	1er nov. 1871	Quatre an.
do	10 a.m.	do	50 00	30 oct. 1871	do
Quotidiennement	12.10 p.m.	do	310 00	1er avril 1872	do
do	9.40 a.m.	do	125 00	1er janv. 1872	do
St. Eustache et Ste. Scholastique		do	234 00	1er octobre 1871	do
		do	150 00	1er juillet 1871	Quatre ans.
		do	52 00	1er nov. 1871	A la volonté du M.-G. des postes
les trains de la malle		do	117 00	1er avril 1872	Un an.
les trains de la malle		do	52 00	do do	A la volonté du M.-G. des postes
les trains de la malle		do	50 00	1er juin 1872	do do
à St. Hermas de et à Montréal		A pied	8 00	1er déc. 1871	do do
		Voiture	40 00	1e octobre 1871	do do
		do	2	do	Quatre ans.

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Granby	Roxton Pond via Savage's Mills	John Wilkins	25	3	Mardi, jeudi, samedi	8 a.m.
do	St. Pie	John J. Doherty	15	6	Retour à Granby sur les	4.30 p.m.
Grenville	Quai des vapeurs	G. Shepherd	1/2	12	Quotidiennement	8 a.m.
Hatley	C. de F. du Mass	D. H. Pope	3 3/4	6	do	11.30 a.m.
Hemmingford	Huntingdon	J. H. Vosburgh	32	6	En correspondance avec le vapeur	
Joliette	Rawdon	P. O. Morin	18	6	En correspondance avec les trains	
do	Ste. Elizabeth	Josh. Desilets	9	6	Quotidiennement	1 p.m.
Kelso	Rivière à la Truite	P. McFarlane	2 1/2	3	do	7.30 a.m.
Knowlton	Jonction de Sutton	John McMannus	7	6	do	8 a.m.
Lachenaie	Terrebonne	J. Laurier	4 1/2	3	do	10.30 a.m.
Lac Masson	New Glasgow	F. X. Poitras	21	2	Lun., mer., v., en cor. avec la	
Lac Masson, chem.	St. Hippolyte de Kilkenny	R. Martin	3	2	En correspondance avec les trains	
Lac Mégantic	Stornoway	J. McDonald	15	2	Mardi, jeu., sam., en correspon.	
do	Piopolis	Rév. P. B. Champagne	7	1	à Terrebonne de la malle	
L'Assomption	St. Julienne	J. Renaud	23	6	Mercredi, samedi	1 p.m.
Lapigeonnière	St. Edouard	Josiah Hamelin	1	1	do	6 a.m.
Lawrenceville	Stukely Nord	Chas. Gendron	4	3	Mer., sam., en cor. avec le courrier	
Magog	Sherbrooke	H. N. Traver	19 1/2	6	Mardi, vendredi	8 a.m.
Montréal P. O.	Quai des vapeurs de la Cie. du Richelieu	A. Dumaine	1/2	12	do	1 p.m.
Mont Johnson	Versailles	J. Marcoux	3	6	do	10 a.m.
Napierville	Stottville	A. Guay	7	6	Samedi	8 a.m.
Nord Sutton	Brome Ouest	S. Sweet	2	6	do	9.30 a.m.
Paquetteville	St. Malo	M. Roy	5	2	Quotidiennement	6 a.m.
Pearceton	Riceburg	James Briggs	2 1/2	2	do (en été)	12.30 p.m.
Pte aux Trembles	Riv. des Prairies	P. Roi	6	3	do (en hiver)	6 p.m., 8 p.m., 8 a.m., 10 a.m.

Montréal, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
			¢ cts.		
		Voiture	175 00	1er avril 1872	Quatre ans.
Quotidien	2.30 p.m.	do	400 00	do do	do
do	10.30 a.m.	do		do do	do
		A pied	Parsais. 44 90	Printemps 1872.	do
		Voiture	140 00	16 nov. 1871	30 juin 1875.
		do	950 00	1er avril 1872	Quatre ans.
Quotidien	11 a.m.	do	360 00	1er jan. 1872	do
do	4.30 p.m.	do	216 00	1er juil. 1871	do
do	12.30 p.m.	do			
do	10 a.m.	do	48 00	1er octobre 1871	A la volonté du M.-G. des Postes.
		do			
		do	190 00	1er jan. 1872	do do
		do	52 00	do do	
Mercredi, samedi	11 a.m.	do	190 00	1er juil. 1871	Quatre ans.
do	7 p.m.	do			
		do	32 00	do do	A la volonté du M.-G. des Postes.
		do	120 00	1er février 1872	do do
Samedi	9.30 a.m.	do	40 00	1er avril 1872	do do
do	11.30 a.m.	do			
Quotidien	6 p.m.	do	450 00	do do	30 sept. 1874.
do	11 a.m.	do			
do	9 p.m.	do	100 00	1er nov. 1871	A la volonté du M.-G. des Postes.
do	7 p.m.	do			
do	11 a.m.	do	63 00	1er avril 1872	Quatre ans.
do	9 a.m.	do	400 00	1er janv. 1872	do
		do			
		do	0.70	Printemps 1872.	A la volonté du M.-G. des Postes.
		do	79 00	1er octobre 1871	Quatre ans.
		do	130 00	1er avril 1872	do
		do	50 00	30 oct. 1871	A la volonté du M.-G. des Postes.
		do			
Mardi, samedi	4.30 p.m.	do	52 00	1er juil. 1871	do do
do	6.30 p.m.	do			
do	6.30 p.m.	do	30 00	1er juin 1872	
		do			
Mardi, jeudi, samedi	6 p.m.	do	75 00	1er avril 1872	do do
do	7.30 p.m.	do			

ETATT NO. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Ricard's	St. Herméégilde	C. Dupuis	1	1	Vend. en corresp. avec le courrier	
Rigaud	Ste. Marthe	C. Bélanger	9½	3	Mar., jeudi, sam., en corresp. avec	
Rivière David	St. Hugues	A. Milette	20	6	En correspond. avec la malle de	
Rivière du Loup	Ste. Ursule	L. Lupien	5½	6	Quotidien	4 p.m.
					do	10 a.m.
Roxton Falls	Waterloo	J. L. Bombardier	18	2	Lundi, vendredi	8 a.m.
					do do	1.30 p.m.
Ste. Adèle	St. Jérôme	T. Trudelle	16	3	Mardi, jeudi, sam.	1 p.m.
					do do	6 p.m.
St. Aimé	Yamaska	Josh. Couturier	6½	6	En corresp. avec la malle de	
Ste. Angèle	Ste. Marie	F. X. J. Ponton	6	2	Mercredi, samedi	8 a.m.
					do do	9.30 a.m.
St. Bazile le Grand	St. Bruno stat. ch. f.	E. Lalumière	4	6	En corresp. avec trains de la malle.	
St. Bonaventure	St. Guillaume	O. Salois	7½	3	Mardi, jeudi, sam.	2.30 p.m.
					do do	4.30 p.m.
St. Damase	St. Hyacinthe	C. Dupont	7½	3	do do	9 a.m.
					do do	11.30 a.m.
St. Damien de B.	St. Gabriel de B.	J. B. Duperreault	6½	2	Lundi, jeudi	Midi
					do do	2 p.m.
St. Didace	St. Gabriel de B.	N. Neven	6	3	Mardi, jeudi, sam.	4.15 p.m.
					do do	2 p.m.
St. Gabriel de B.	St. Norbert				Quotidien	8 a.m.
Ste. Elizabeth	St. Félix de Valois	Eph. Aubin	6½	6	do do	11 a.m.
					do do	10.30 a.m.
St. Félix de Valois	St. Jean de Matha	G. Marcil	8	3	Lund., mer., ven.	8.30 a.m.
					do do	6 a.m.
St. Hilaire, stat. de	St. Jean Bte. de R.	F. Lemonde	5	6	En corresp. avec trains de la malle.	
St. Hugues	St. Hyacinthe	Alf. Houle	14	6	En corresp. avec trains de la malle.	
St. Henri de Mascouche	Terrebonne	L. Boimier	5½	3	Mardi, jeudi, samedi, en corresp.	
St. Hyacinthe	St. Jude	Thos. Lemieux	13½	6	En corresp. avec trains de la malle.	
St. Stanislas de K.	Valleyfield	F. Cardinal	7	3	Mardi, jeudi, samedi, en corresp.	
St. Valentin	Stottville	Frs. Hétiér	3	6	En corresp. avec trains de la malle.	
W. Eetsburg	Station du ch. fer.	A. Pickle	¾	12	En corresp. avec trains de la malle.	

Montréal, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stimulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
			\$ cts.		
		En voiture	20 00	1er octobre 1871.	A la volonté du M.-G. des Postes.
		vapeurs de la malle de Montréal.	115 00	1er juillet 1871.	Quatre ans.
		Sorel et St. Hyacinthe.	460 00	do do	do
		Quotidiennement	120 00	1er avril 1871.	A la volonté du M.-G. des Postes.
		do	11.30 a.m.		
		do	5.30 p.m.		
		Lundi, vendredi	124 00	do do	Quatre ans.
		do do	11.30 a.m.		
		Mardi, jeudi, samedi	250 00	1er octobre 1871.	do
		do do	5 p.m.		
		Sorel.	146 00	1er juillet 1871.	do
		Mercredi, samedi	50 00	1er avril 1872.	A la volonté du M.-G. des Postes.
		do do	10.30 a.m.		
		do do	9 a.m.		
		do	52 00	do do	do do
		Mardi, jeudi, samedi	83 00	do do	do do
		do do	6 p.m.		
		do do	4 p.m.		
		do do	9 a.m.		
		do do	1 p.m.		
		do do	10.30 a.m.		
		Lundi, jeudi	100 00	1er juillet 1871.	
		do do	3.30 p.m.		
		do do	1.30 p.m.		
		do	64 00	1er janvier 1872.	A la volonté du M.-G. des Postes.
		Mardi, jeudi, samedi	313 00	1er juillet 1871.	Quatre ans.
		do do	3.15 p.m.		
		do do	5.30 p.m.		
		Quotidiennement	175 00	do do	do
		do	1 p.m.		
		do	10 a.m.		
		do	10 a.m.		
		do	Midi		
		Lun., mer., vend.	112 00	do do	do
		do do	8 a.m.		
		do do	2.15 p.m.		
		do	166 00	1er janvier 1872.	do
		do	295 00	1er juillet 1871.	do
		avec la diligence-poste de Montréal.	84 00	do do	A la volonté du M.-G. des Postes.
		do	324 00	do do	Quatre ans.
		avec la malle du Côteau Landing.	90 00	do do	Un an.
		do	80 00	1er janvier 1872.	Quatre ans.
		do	52 00	1er nov. 1871.	do

DIVISION DE

ETAT No. 5.—TABLEAU des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Adderley	St. Pierre Baptiste	Pierre Augustin Drolet	3	3	Mardi, jeudi, samedi	Midi
					do do	Midi
Avignon	Matapédia	Maurice Blaquière	7	1	Jeudi	8 a.m.
Batiscan	St. Narcisse	Adrien Lacourcière	9	3	Mardi, jeudi, samedi	9.30 a.m.
Batiscan, Pont de	St. Pierre les Becquets	Landry Lesage	3	6	do do	1.30 p.m.
do do	St. Stanislas	Narcisse Fugère	13	6	Quotidiennement	6 a.m.
Beaurivage	Parikhurst	Owen Loughrey	3	3	do do	1 a.m.
Broughton	Broughton Est.	C. H. J. Hall	6	1	Lund., merc., vend.	6.0 a.m.
					do do	7 a.m.
Buckland	St. Magloire	Pierre Tanguay	18	1	Vendredi	11 a.m.
Cacouna	Stat. du ch. de fer	Nazaire Marchand	7 1/2	6	do	2 p.m.
Cap à l'Aigle	Murray Bay	Joseph Savard	3	8	Samedi	11 a.m.
Cap Santé	Les Ecureuils	Pierre Pagé	3	7	do	6 a.m.
Chester	Ham Nord	Pierre Beauchêne	10	2	Quotid., en correspondance avec les	
do	St. Christophe	do do	8	3	Quotid., en correspondance avec les	
Chicoutimi	Québec	Cie. de remorqueurs du St. Laurent	236		Quotidienement	5 a.m.
do	Débarc. du Vapeur	Auguste Néron	3		do do	9 p.m.
Clapham	Inverness	Andrew S. Johnson	10	2	Mardi, samedi	10 a.m.
Danville	St. George de Windsor	E. Marcotte	10	2	do do	10 a.m.
Broughton Est.	Broughton Ouest	Cyrille Vallée	13	1	Mardi, jeudi, samedi	11 a.m.
Pointe aux Pères	Steam: Ports, Golfe et Steam: océanig.	David Lawson	1/2		do do	8 a.m.
do	Rimouski	Pierre D. Rouleau	6		Tel que requis	10 a.m.
Riv. aux Renards	St. Anne des Monts	Jean Lepage	107	1	Tel que requis	7 a.m.
Frampton	Pont St. Claire	James Devereux	18	6	Tel que requis, en correspondance	
Garthy	Stornoway	Eidouard Grenier	16	1	Mercredi, samedi	7 a.m.
					do do	10 a.m.
					do do	8 a.m.
					do do	10 a.m.
					Vendredi	1 p.m.
					do	8 a.m.
					Tel que requis, en correspondance	
					Tel que requis	
					Mercredi	6 p.m.
					Mardi	Midi
					Quotidiennement	3 p.m.
					do	3 p.m.
					Mercredi	3 a.m.
					do	1 p.m.

QUÉBEC.

Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mar., jeu., samedi	1 p.m.	A cheval ou en voiture.	45 00	1er jan. 1872	A la volonté du M.-G. des Postes.
do do	1 p.m.				
Jeudi	11.30 a.m.	A pd., à ch. ou en voit.	35 00	1er oct. 1871	30 sept. 1875.
do	9.30 a.m.				
Mar., jeu., sam	3 p.m.	En voiture.	72 00	1er juil. 1871	30 juin 1875.
do do	11 a.m.				
Bateaux Cie. Richelieu		En chaloupe ou en voit.	12 00	14 juin 1872	Saison 1872.
Quotidiennement	1 p.m.	En voiture.	172 00	1er jan. 1872	31 déc. 1875.
do	9 a.m.				
Lund., merc., vend.	8 a.m.	A pd., à ch. ou en voit.	32 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
do do	7 a.m.				
Vendredi	1 p.m.	A cheval ou en voiture.	30 00	1er juin 1872	A la volonté du M.-G. des Postes.
do	Midi				
Samedi	10 a.m.	do do	60 00	1er oct. 1871	30 sept. 1872.
do	3 p.m.				
trains.		En voiture.	1 00	1er juil. 1871	Saison, 1871.
vapeurs.					
Quotidiennement	10 p.m.	A cheval ou en voit.	0 50	4 juillet 1871	1st Sept., 1871.
do	6 a.m.				
Mardi, samedi	3 p.m.	En voiture.	80 00	1er juil. 1871	30 juin 1875.
do do	Midi				
Mar., jeudi., sam	10 a.m.	do	100 00	1er oct. 1871	30 sept. 1875.
do do	1 p.m.				
Tel que requis	8 a.m.	En bateau à vapeur	30 00	30 avril 1872	Arrangem't d'été.
do	11 a.m.				
avec les vapeurs.		En voiture.	0 50	8 mai 1872	do do
Mercredi, samedi	12.30 p.m.				
do do	9.30 a.m.	do	38 00	1er oct. 1871	30 sept. 1875.
do do	11 a.m.				
do do	1 p.m.	do	62 48	1er avril 1872	31 déc. 1872.
Vendredis	Midi				
do	5 p.m.	do	75 00	1er juin 1872	A la volonté du M.-G. des Postes.
avec les vapeurs.					
		En chaloupe.	50 00	29 avril 1872	Arrangem't d'été.
		En voiture.	0 75	do do	do do
Lundis	6 a.m.				
Mardis	Midi	A pd., à ch. ou en voit.	520 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
Quotidiennement	7 a.m.				
do	12 p.m.	En voiture.	400 00	1er jan. 1872	31 déc. 1875.
do	5 p.m.				
Mercredis	5 p.m.	A cheval ou en voiture.	80 00	do do	do do
do	Midi				

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Gaspé, Bassin de.						Tel que requis, en correspondance
do	Steam : Ports Golfe	J. J. Kavanagh	vgs. 200.			Tous les deux jeudis, selon l'état du
do	Rive nord du fleuve St. Laurent	James Adams		Semi-mensuel		
do	Percé	Philippe F. Vardon	36	3		Lund. merc., vend. 2 p. m. Mar., jeudi, sam. Midi
Grande Baie						Tel que requis, en correspondance
Grandes Coudées	Débarc. du Vapeur	Étienne Lévesque	2			Jeudis. 8 a. m.
	Jersey	Michael Cahill	14	1		do 1 p. m.
Inverness	Leeds	H. McCutcheon	12	3		Mar., jeu., samedi 1 p. m. do do 9 a. m.
Ile aux Coudres	Baie St. Paul	Augustin Dufour	12	1		Vendredi 3 p. m. Samedi 7 a. m.
Kinnear's Mills	Leeds	H. McCutcheon	9	3		Mar., jeu., samedi 8 p. m. do do 6 p. m.
La Beauce	St. Bernard	Michel Reutier	10	1		Samedi 8 a. m. do 11 a. m.
Lac Aylmer	Stornoway	Geo. Champoux	9	1		do 2 p. m. do 4 p. m.
Lac Etchemin	Standon	John Nicholson, jun.	15	2		Mercredi, samedi 1 p. m. do do 8 a. m.
Lambton	Valletort	Pierre Mercier	8	1		Jeudi 5 p. m. do 2.30 p. m.
L'Anse St. Jean						Mardi 6 a. m.
	Murray Bay	Janvier Desgagners	48	Semi-mensuel		Jeudi 6 a. m.
Laval	Québec	Archibald Simons	19	2		Mardi, vendredi 5 a. m. do do 2 p. m.
Leeds	Village de Leeds	H. McCutcheon	1	3		Lun., mer., vend. 9 a. m. do do 8.30 p. m.
Les Eboulements						Tel que requis, en correspondance
Les Escoumains	Débarc. du Vapeur	Zacharie Nadeau	3			Vendredi 10 a. m.
	Mille Vaches	W. S. Church	18	Semi-mensuel		Samedi 6 a. m.
Lévis	Trois-Rivières	R. G. Lajeie	92	6		Quotidiennement 10 a. m. do do 10 a. m.
L'Islet	St. Cyrille	J. B. Cloutier	7	2		Mercredi, samedi 4 p. m. do do 1 p. m.
Lotbinière	Rivière Bois Clair	L. G. Boucher	6	3		Mar., merc., sam. 5.30 p. m. do do 4 p. m.
Marbleton	Ham Sud	George Goodenough	10	2		Lundi, vendredi 11 a. m. do do 7 a. m.
Matane	Ste Anne des Monts	Fras. Perron fils	57	2		do do 9 a. m. do do 6 p. m.
Métis	Rivière du Loup	J. B. Martin	94½	6		Mercredi, samedi 6 p. m. Quotidiennement 10 a. m. do do 5 p. m.

Québec, penant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
avec les Vapeurs des Ports du Golfe.					
		A pied	Parsais 20 00	1er mai 1872	Arrangement d'été.
		En goëlette	Farmoies 140 00	10 mai 1872	do do
Mardi, jeudi, samedi	9 p. m.				
Lundi, merc., vendredi.	11 p. m.	En voiture	998 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
avec les Vapeurs.					
Jeudi	4 p. m.	A pied	Par voy. 0 50	8 mai 1872	Arrangement d'été.
do	11 a. m.	A cheval ou en voiture.	50 00	1er juin 1872	A la volonté du M.-G. des Postes.
Mardi, jeudi, samedi	Midi				
do do	3 p. m.	En voiture	158 16	1er juillet 1871	30 juin 1875.
Samedi	11 a. m.				
Vendredi	7 a. m.	Apied, en can. ou bateau	120 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
Mardi, jeudi, samedi	7.30 p. m.				
do do	9.30 p. m.	En voiture	117 00	1er juillet 1871	30 juin 1875.
Samedi	1 p. m.				
do	10 a. m.	A cheval ou en voiture.	32 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
do	6 p. m.				
do	4 p. m.	do do	30 00	1er août 1871	A la volonté du M.-G. des Postes.
Mercredi, samedi	Midi				
do do	5 p. m.	do do	116 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
Jeudi	4.30 p. m.				
do	7 p. m.	do do	28 00	1er janvier 1871	31 déc. 1875.
Vendredi	Midi				
Mercredi	Midi	A pied	150 00	1er juillet 1871	30 juin 1872.
Mardi, vendredi	7 p. m.				
do do	10 a. m.	En voiture	176 00	do do	30 juin 1875.
Lundi, merc., vend.	9 a. m.				
do do	9.30 a. m.	A cheval ou en voiture.	30 00	1er octobre 1871	A la volonté du M.-G. des Postes.
avec les Vapeurs.					
Samedi	1 p. m.	do do	Par voy. 0 45	30 avril 1872	Arrangement d'été.
Vendredi	5 p. m.	do do	75 00	1er mai 1872	A la volonté du M.-G. des Postes.
Quotidien	7 a. m.				
do	7 a. m.	En voiture	2,490 00	1er août 1871	31 juillet 1875.
Mercredi, samedi	3 p. m.				
do do	6 p. m.	A cheval ou en voiture.	96 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
Mardi, jeudi, samedi	5.30 p. m.				
do do	7 p. m.	En voiture	70 00	1er déc. 1871	31 déc. 1873.
Lundi, vendredi	10 a. m.				
do do	2 p. m.	do	65 00	1er juillet 1871	30 juin 1875.
Jeudi, samedi	6 p. m.				
Mardi, samedi	9 a. m.	do	449 00	1er janvier 1872	31 déc., 1875.
Quotidien	9 a. m.				
do	2 a. m.	Voiture couverte à deux chevaux	3,200 00	1er juillet 1871	30 juin 1875.

ÉTAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Murray Bay					Tel que requis, en correspondance	
New Carlisle	Débarc. du Vapeur	Jean Fortin	3		Tel que requis, en correspondance	
Paspébiac	Steam: Ports, Golfe	M. Caldwell	3		Quotidiennement	
do	Campbelltown	David Kerr	88	6	Midi	
do	Percé			3	6	11 a.m.
Percé			68	3	2 p.m.	
					1 p.m.	
					Tel que requis, en correspondance	
Pointe aux Trembles	Steam: Ports, Golfe	J. E. Tuzo	1		Lun., mercr., vendr., en été, mardi, jeudi, samedi, en hiver.	
					Midi	
Portneuf	St. Raymond	James Hewton	21	3	do do	6 a.m.
Québec, B.P.	St. Bazile	Gabriel Jobin	7	3	Mardi, jeudi, samedi	11 a.m.
					do do	8 a.m.
					Tel que requis, en correspondance	
do	Vap. "Margaretta Stevenson," (pour Moisie)	John Laird	1		Tel que requis, en correspondance	
Québec	do do	do	1		Tel que requis, en correspondance	
do	Pictou	Vapeurs de Québec et des ports du Golfe			Deux fois par jour, en correspond.	
do	Vap. Cie. Richelieu	Wm. Reynolds	1	12	do	
do	Débarc. du Vapeur	C. Hough	1		Tel que requis, en correspondance	
do	Spencer Cove	Mme. A. Flanagan	5	12	Deux fois par jour	
					9 a.m.	
					3 p.m.	
do	St. François, Beauce	Louis Barbeau	54	6	Quotidiennement	
					Midi	
Rimouski	St. Anaclet	Zéphérin Laviole	7	2	do	10 a.m.
Rivière du Loup	Station du ch. de fer	Louis Ouellet	13		Mercredi, samedi	4 p.m.
					do do	2 p.m.
					Tel que requis, en correspondance	
Ste. Anne de Beaupré	St. Féréol	Louis Lachance	9	2	Lundi, vendredi	3 p.m.
Ste. Anne de la Pocatière	St. Onésime	Lazare Ouellet	6	3	do do	Midi
St. Augustin	St. Catherine	Paul Ouvrard	12	2	Mardi, jeudi, samedi	10 a.m.
					do do	8 a.m.
					do do	6 a.m.
					do do	10 a.m.

Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
avec les steamers			par voy. 0 50	30 avril 1872	Saison de 1872.
avec les steamers		En voiture	par voy. 1 00	1er mai 1872	do
Quotidiennement	9 a.m.	En voiture	5,005 12	1er juillet 1871	30 juin 1872.
do	11 a.m.				
do	10 a.m.				
do	9 a.m.				
Mard., jeud., samd	10 a.m.	En chaloupe	par voy. 0 75	1er mai 1872	Arrangement d'été.
Merced., vend., lund	10 a.m.				
avec les steamers			par voy. 170 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
Lund., mercd., vend., en été, mardi, jeudi, samedi, en hiver	10 a.m.	En voiture	72 00	1er sept. 1871	30 juin 1874.
do do	4 p.m.				
Mard., jeud., samd	10 a.m.	do	par voy. 0 25	13 mai 1872	Saison de 1872.
do do	1 p.m.				
avec les steamers.		do	par voy. 0 50	1er oct., 1871	Saison de 1871.
avec les steamers.		do	par voy. 750 00	29 avril 1872	do
Deux fois par jour		do	par sais. 120 00	6 mai 1872	do
avec les steamers océaniques et des ports du golfe		En voit. à deux chev.	par voy. 1 25	29 avril 1872	do
Deux fois par jour		do	par voy. 220 00	1er oct., 1871	30 sept. 1875.
do	9 a.m.	A pied ou en voiture	1,449 00	do do	do do
do	3 p.m.				
Quotidiennement	10 a.m.	En voiture	49 40	1er juillet 1871	30 juin 1875.
do	4 p.m.				
do	10 p.m.	A chev. ou en voiture.	par voy. 0 25	24 juin 1872	Saison de 1872.
do	Minuit				
Mercredi, samedi	3.30 p.m.	En voiture	39 00	1er janv. 1872	31 déc. 1875.
do do	5.30 p.m.				
avec les trains de l'express.		do	60 00	1er juillet 1871	30 sept. 1873.
Lundi, vendredi	3 p.m.	do	92 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
do do	6 p.m.				
Mard., jeud., samd	9.30 a.m.	En voiture	92 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
do do	11.30 a.m.				
Mardi, vendredi	1 p.m.	do	92 00	1er avril 1872	31 mars 1876.
do do	9 a.m.				

ETAPE No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Ste. Brigitte des Saults	St. Zéphirin	Narcisse Rivet	16	1	Samedis	10 a.m.
St. Evariste de Forsyth	St. Honoré	Pierre Boucher	7	1	do	4 p.m.
St. Gervais	St. Lazare	François Roy	6	3	Mardi, jeudi, samdi	3 p.m.
St. Henri	St. Lambert	Augustin Boucher	10	3	do	9 a.m.
St. Léonard	Stat. du ch. de fer	Néré Doucet	9	3	do	11 a.m.
St. Mathieu	St. Simon	J. B. Bélanger	3	2	do	8 a.m.
St. Maurice	Trois-Rivières	Alexis Décoteau	10	3	do	8 a.m.
do	Valmont	Charles Morant	9	1	do	10 a.m.
St. Paul, Baie	Débarc. bat. à v.	Prime Boily	3		do	11 a.m.
Sillery, Anse de	Anse Spencer	Peter McNeil	13	6	do	11 a.m.

DIVISION DU

Alexander, Pointe	Petit Shippegan	Oliver Valley	12	2 et 1	Mardi, vendredi	2 p.m.
Barnaby, Rivière	Newcastle	Jas. Ivory	10	3	do do	10 a.m.
Bathurst	Dalhousie	Simon McGregor	52	6	Lund., merd., vend	1 p.m.
Blissville	Station Hoyt ch. de fer	J. B. Hoyt	1	3	do do	9 a.m.
Etablissement Paterson	do		2	2	Quotidiennement	8 p.m.
Central Blissville	Jonction de Frédérickton	Timothy Coleman	5	2	do	2 p.m.
Jonction de Frédérickton	Hart's Mills		1	6	Mard., jeud., samd., en cor. avec clés	
Cocaigne	Scovil's Mills	Alex. McWilliams	7	2	Mardi, jeudi, en corresp. avec les	
Ile de Cole	Forks	David Marr	18	1	Mercredi, samedi, en corresp. avec et Chatham.	
Chatham, Newcastle	Bathurst	Wm. M. Kelly	49	6	Samedi en corresp. avec la diligence de Cole.	
Chatham	Shippegan	Thomas Barry	73		Lundi do do	9 a.m.
					Quotidiennement	9 a.m.
					do	Minuit
					Lundi, jeudi	Midi
					Mardi, vendredi	4 p.m.

Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Samedi	9 p.m.	A cheval ou en voiture.	66 00	1er octobre 1871.	30 décembre 1872.
do	3 p.m.				
do	3 p.m.	do do	30 00	1er juillet 1871.	A la volonté du M. G. des Postes.
do	5 p.m.				
Mardi, jeudi, samedi	10.30 a.m.	En voiture.	63 90	1er janvier 1872.	31 décembre 1875.
do	4.30 p.m.				
do	10 a.m.	do	80 00	1er juillet 1871.	30 juin 1875.
do	1 p.m.				
do	Midi	A cheval ou en voiture.	90 00	do do	30 septembre 1873.
do	10 a.m.				
Mercredi, dimanche	8 a.m.	A pied	30 00	1er avril 1872	31 mars 1876
do	Midi				
Mardi, jeudi, samedi	1.30 p.m.	En voiture.	116 00	1er octobre 1871.	30 juin 1874
do	11 a.m.				
Vendredi	10 a.m.	A cheval ou en voiture.	39 00	1er janvier 1872.	31 décembre 1875.
do	1 p.m.				
le steamer "Clyde."		En voit. ou en chaloupe.	Par voy. 0 50	10 mai 1872	Arrangement d'été.
Quotidiennement	11.30 a.m.				
do	10.30 a.m.	A pied	42 00	1er mai 1872	A la volonté du M. G. des Postes.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Mardi, vendredi	1 p.m.	En voiture.	65 00	1er juillet 1871.	Quatre ans.
do	5 p.m.				
Lundi, merc., vendredi	11 a.m.	do	149 00	1er août 1871	do
do	3 p.m.				
Quotidiennement	11 p.m.	do	1900 00	1er avril 1872	do
do	5 a.m.				
trains du chemin de fer de P.E. O.		do	39 00	11 octobre 1871.	do
trains du chemin de fer de P.E. O.					
les trains du chemin de fer de P.E. O.		do	30 00	1er août 1871	do
chemin de fer de P.E. O.					
la diligence de la malle entre Shédiac		do	49 50	8 mai 1872	do
gence de la malle entre Gaagetown et					
do	do	do	105 00	1er avril 1872	do
do	do				
Quotidiennement	8 a.m.	do	1789 00	1er novemb. 1871	do
do	5 p.m.				
Mercredi, samedi	6 p.m.	do	680 00	21 août 1871	do
Mardi, vendredi	11 a.m.				

ÉTAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division du

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Dalhousie	Vapeurs du Golfe.	H. A. Johnson	1	1	En corresp. avec les steamers des	
Frédéricton	Marysville	T. B. Dunphy	4	6	Quotidiennement	1 p. m.
do	Newcastle	Robert Orr	103	3	do	3 p. m.
Gagetown	Chipman	D. Lanson	40	2	Lundi merc., vend	8 a. m.
do	Ile de Cole	G. F. Nevers	41½	2	do do	9 a. m.
do	Emb. de la Nérépis	S. Cameron	45	2	Lundi, vendredi	Midi
do	Welsford	F. Woods	28	3	Mardi, samedi	5 a. m.
Harvey Station	Magaguadavic	Wm. Atchison	18	2	Lundi, vendredi	1 p. m.
Lepreaux	Havre de Chance	Robt. Hope	17	2	Mardi, samedi	5 a. m.
Lower Prince William	Lac George	James Moody	4	2	Mercredi, vendredi	8.30 p.m.
do	Magaguadavic, (en haut)				Lundi, mardi, en correspondance Woodstock	do do	10.30 a.m.
Moncton	Dover	Wm. Steeves	12	2	Lundi, jeudi, en corresp. avec les	
Newcastle	Vapeurs du Golfe	Jas. Johnston	1	1	En corresp. avec les steamers des	
do	Lyttleton	John Tozer	19	1	Lundi	11 a. m.
Petitcodiac	Forks	Wm. Keith	2	1	do	5 a. m.
do	Butternut Ridge				Jeudi	11 a. m.
St. George	Back Bay	A. J. Seelye	7	1	do	5 p. m.
do	St. André	C. C. Bridges	17	6	Mard., jeud., samd., en corresp. avec	
St. André	St. Stephen				Vendredi	9 a. m.
St. Jean	St. George				do	Midi
do	Sussex Vale	G. McEwen	43	1	do	5 a. m.
Upper Hayneville	Millville	A. J. Hoyt	4	1	do	4 p. m.
Westmoreland, Pointe de	Station du chemin de fer Au Lac	H. Lowerison	1	12	do	7 a. m.
Woodstock	Stat. du ch. de fer	Glidden et Gillman	1	6	do	2 p. m.
					do	8 a. m.
					Vendredi	11 a. m.
					Samedi	9 a. m.
					Mardi, en corresp. avec la diligence Hayneville	
					Deux fois par jour, en corresp. avec	
					Deux fois par jour, en corresp. avec	

Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Ports du Golfe.					
Quotidiennement	4 p. m.	A pied	10 00		Saison d'été.
do	2 p. m.	En voiture	100 00	1er déc., 1871	Quatre ans.
Mard., jeud., samd.	4 p. m.	do	1300 00	1er octobre 1871	do
do do	Midi	do	479 00	do do	do
Mardi, samedi	Midi	do	425 00	do do	do
Lundi, vendredi	7 p. m.	do	488 00	17 mai 1872	do
Mardi, samedi	Midi	do	528 61	20 juin 1872	do
Lundi, vendredi	8 p. m.	do	150 00	1er août 1871	do
Mercredi, vendredi	8 p. m.	do	146 00	1er janvier 1872	do
Jeudi, samedi	4 p. m.	do	124 00	16 oct. 1871	do
Mard., jeud., samd.	4.30 p.m.	do	75 00	1er janvier 1872	do
do do	12.30 p.m.	do	10 00		Saison d'été.
trains du chemin de fer de l'E. O.					
diligence de St. Jean à St.					
correspondre à Lepreaux avec dili-					
gence de St. Jean					
do					
avec la diligence de Frédéricton à					
do					
de Frédéricton à Woodstock					
do					
trains du chemin de fer E. et N. A.					
do					
Ports du Golfe.					
Lundi	10 a. m.	A pied	10 00		Saison d'été.
do	4 p. m.	En voiture	109 50	1er oct. 1871	Quatre ans.
Jeudi	10 p. m.	do	190 00	1er octobre 1871	do
do	4 p. m.	do	78 00	1er fév. 1872	do
les trains du ch. de fer E. et N. A.					
Vendredi	1.30 p.m.	do	1200 00	1er mai 1872	do
do	10.30 a.m.	do	1370 00	1er fév. 1872	do
Quotidiennement	9 p. m.	do	260 00	1er juillet 1871	do
do	10 a. m.	do	18 00	1er nov. 1871	do
do	6 p. m.	do	90 00	1er octobre 1871	do
do	11 a. m.	do	60 00	1er janvier 1871	do
do	5 p. m.	do			
do	5 p. m.	do			
Samedi	5 p. m.	do			
Vendredi	7 p. m.	do			
de Keswick Ridge à					
do					
do					
les trains du chemin de fer de l'E. O.					
do					
les trains du chemin de fer N. B. et C.					
do					

DIVISION DE LA

ETAT No. 5.—TABLEAU des nouveaux contrats passés pour la division de la

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Baie Mahone	New Germany	Wm. Nicholls	18	1	Mercredi	10 a.m.
Wilnot	Margaretsville	W. A. Woodbury	21	2	Lundi, jeudi	8 a.m.
Bridgetown	Annapolis Gut, etc.	Oliver Ruffee	30	2	Mardi, samedi	6 a.m.
Upper Stewiacke	Stewiacke, Cross Roads	James McNaught	18	1	Lundi	8 a.m.
Sydney	Baie de Little Glace	Walter Power	17	3	Mercredi, vendredi	7 a.m.
Aylesford	Bridgewater	W. J. Balcolm	54	1	Jeudi	8 a.m.
Broad Cove Marsh	Chimney Corner	Neil McLeod	5	3	Lund., merc., vend., après l'arr. du	
Pointe Brûlée	Forbes' W. O.	John Forbes	2	1	Jeudi	5.30 p.m.
Chemin McKenzie	Anse Parker	M. W. Essar	8	1	En corresp. avec le courrier entre	
Lawrencetown	Anse Marshall via Port George	J. Balcolm	21	2	Mercredi, samedi et mercredi	8 a.m.
Chemin de Palmer	Ward, Glen et Route Postale	G. W. Eaton	6 1/2	1	Jeudi	2 p.m.
Melrose	Havre Isaac	James Stewart	27	3	Mard., jeud., samd., après l'arrivée	
Lac Ainslie, côté S.	Lac Ainslie	John McKinnon	6	1	Mardi	4 p.m.
Dartmouth	Mines d'or de Montague	Thos. Barker	7	6	Quotidiennement	8 a.m.
New Germany	Northfield	Sol. McKay	3	1	Mercredi	8 a.m.
Boularderie	Kempt Head et Pointe Clear	Colin Munro	6 1/2	1	Mercredi, samedi	5 p.m.
Rivière Dennis	Ile Christmas	John McLean	38	2	Mardi, vendredi	10 a.m.
Sydney	Mines de Sydney	John O'Callaghan	20	6	Quotidiennement	5 a.m.
Pont de la Riv. Nord	Ste. Anne	Murdoch McDonald	4	1	Mercredi	9.30 a.m.
Baddeck	Margaree	James Codey	35	1	Samedi	Midi
Maitland	Shubenacadie	John Lynch	20	6	Quotid. en corresp. avec le train de	
Havre Baxter	Sheffield Mills, etc.	Charles Harris	7	1	Jeudi	2.15 p.m.
Maitland	Noël	David R. Smith	12	3	Mard., jeud., samd., après l'arr. du	
Falkland Ridge	Springfield	Boyd McNaye	6	1	Jeudi	2 p.m.
Englishtown	Ingonishe	Murdoch Morrison	32	2	Lundi, jeudi	8 a.m.
Lingan	Ingonishe	James Curry	18	3	Lun., mer., ven.	7 a.m.
Falmouth (Pont de Windsor)	Mortonville	John S. Smith	7	3	do do	8 a.m.
Baddeck	Grand Narrows	J. S. McNeil	12	1	Jeudi	7 a.m.
Windsor B. P.	Stat. du ch. de fer.	P. S. Burnham	19	2	Quatre fois par jour en corresp.	
Baddeck	Englishtown	Donald Morrison	19	2	Mardi, samedi	Midi
Pointe Munro	Goulet Sud de Ste. Anne	Donald Morrison	8	1	Mercredi	6 a.m.
Stellarton	Stat. de ch. de fer.	Hector McKenzie	9	12	Semi-quot. en correspondance avec	
Havre Sud	White Point	Angus McPherson	9	2	Mercredi, vendredi	1 p.m.
Baie St. Laurent	Ingonishe	Joseph Guirier	34	1	Mardi	1 p.m.
Ingonishe	Havre Neil	John McDonald	14	2	Mardi, jeudi	6 a.m.
New Annan	Tatamagouche	John Lombard	23	2	Mardi, vendredi	11 a.m.
Cap de l'Isleau Nègre	Havre N. E.	John Cooke	2	1	Vendredi	8 a.m.

NOUVELLE-ECOSSE.

Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mercredi	1.30 p.m.	En voiture	74 00	1er juil., 1871..	Quatre ans.
Lundi, jeudi	12.30 p.m.	do	137 92	do	do
Mardi, samedi	11.30 a.m.	do	360 00	do	do
Lundi	12 noon	do	48 00	do	do
Mercredi, vendredi	10 a.m.	do	275 00	do	do
Jeudi	7 p.m.	do	300 00	do	do
train de Mabou		do	118 00	do	do
Jeudi	6.30 p.m.	A pied	25 60	do	do
Bridgewater et Traverse	Granville	A pied ou à cheval	35 00	do	do
Mercredi, samedi	11 a.m.	} En voiture	143 00	do	do
Mercredi	2 p.m.				
Jeudi	4 p.m.	A cheval ou en voiture	30 00	do	do
de la malle d'Halifax		En voiture	440 00	do	do
Mardi	6 p.m.	A pied ou à cheval	20 00	do	do
Quotidien	9.30 a.m.	En voiture	200 00	1er août, 1871..	do
Mercredi	9 a.m.	A pied	40 00	do	do
Mercredi, samedi	6 p.m.	} En voiture	68 00	do	do
Mercredi	7 p.m.				
Mardi, vendredi	6 p.m.	do	212 00	do	do
Quotidien	8.30 p.m.	do	588 00	do	do
Mercredi	11 a.m.	A pied	26 50	1er octobre, 1871	do
Lundi	4 p.m.	En voiture	180 00	do	do
la malle		Voiture à deux chevaux	398 00	do	do
Jeudi	3.45 p.m.	En voiture	48 00	do	do
train de la malle d'Halifax	5 p.m.	do	156 00	do	do
Jeudi	3.30 p.m.	do	40 00	do	do
Lundi, jeudi	7 p.m.	A pied	364 00	do	do
Lun., mer., ven.	10 a.m.	En voiture	300 00	do	do
do do	9.30 a.m.	A cheval ou en voiture	100 00	do	do
Jeudi	10 a.m.	A cheval	49 50	do	do
avec les trains de la malle		A pied	60 00	do	do
Mardi, samedi	6 p.m.	A cheval	129 60	do	do
Mercredi	8.30 a.m.	A pied	38 00	do	do
les trains de la malle		do	48 00	do	do
Mercredi, vendredi	3.30 p.m.	do	118 00	do	do
Mardi	8 p.m.	En voiture	184 00	do	do
Mardi, jeudi	9 a.m.	do	138 00	do	do
Mardi, vendredi	3.30 p.m.	do	110 00	do	do
Vendredi	9 a.m.	En bateau	40 00	do	do

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de la

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Lac Ainslie, côté est	Broad Cove Intervale	Hector McKay	8	1	Mercredi	10 a.m.
Rivière Wallace	Chester ouest et Greenville	G. L. Purdy	12	2	Lundi, jeudi	8 a.m.
Truro	Sta. du ch. de fer.	C. B. Archibald	20	2	Mardi, vendredi	après l'arrivée de la malle
Gore	Maitland	John S. Smith	4	1	A temps pour corresp.	à la baie
Pointe Indian	Baie Mahone	Philip Heyson	30	1	Mercredi	10 a.m.
Margaree Forks	Whycocomah	Laughlin McDougall	24	3	Lundi, mercredi, vend.	9 a.m.
Amherst	Minudie	Benjamin Wilson	18	2	Mardi, vendredi	2 p.m.
Churchville, etc.	New Glasgow	Thomas McDonald	1	6	Quotid., en corresp. avec les trains	
Annapolis	Granville, pass. de	David Ingles	5	1	Lundi	8 a.m.
French Vale	North West Arm.	Léon Le Clare	21	3	Mardi, jeudi, samedi	1 p.m.
Gaspereau	Wolfville	Sherman Caldwell	2	3	Quotidien	7 a.m.
Goldenville	Sherbrooke	John Fraser	2	3	Lund., merced., vend., après l'arrivée	
Lower Cove	Rivière Hébert	Benjamin Wilson	6	3		
Wallace	Le Ridge et Malagash	Martin B. Heustis	all. et ref. 38	1	Lundi, vendredi	8 a.m.
New Ross	Stoddart's	J. W. Nowlan	26	1	Judi, après l'arrivée de la malle	
Noël	Walton	Alex. C. O'Brien	16	3	Mardi, jeudi, samedi	7.30 a.m.
Station Round Hill	Tupperville	C. E. Spurr	4	3	Lund., merced., vend., en corresp.	
Elmsdale	Sta. du ch. de fer.	Alex. Dunbar	60	12	Semi-quotidien, en corresp. avec	
Bedford	Newport, stat. de	G. F. Hamilton	31	2	Mardi, jeudi	9.45 a.m.
Craigs	Herkins	George Craig	6	1	Lundi	8 a.m.
Broad Cove	Village de Mill.	Z. P. Armstrong et fils	11	3	Mardi, jeudi, samedi	8 a.m.
Gore	Newport	E. S. Dimock	20	2	Mardi, samedi	7 a.m.
Newport	Rawdon Sud.	Stephen Harvie	10	1	Lundi	Midi
do	Upper Newport.	Stephen Harvie	6	1	Mercredi	1 p.m.
New Ross	Vaughans	George Ross	15	2	Mercredi, samedi	8 a.m.
Port Mulgrave	Pointe de Sable.	Asa H. Partridge	11	1	Jeudi	6 a.m.
Six Mile Brook	West River	John McKay	5	1	Mercredi	8 a.m.
Lawrencetown	Wilnot	Jonathan Woodbury	20	1	Vendredi	9 a.m.
Nictaux Falls	do	Olham Gates	4	3	Mardi, jeudi, samedi	5 p.m.
New Glasgow	Sydney	Thos. S. Lindsey	244	6	Quotid., en corresp. avec le train	
Pubnico Beach	Pubnico, havre de	John McConnisky	15	3	Mardi, jeudi, samedi	9 a.m.
Baddeck	New Campbellton.	Angus Morrison	25	1	Mercredi	10 a.m.
Hastings	Warren	Rufus C. Chapman	3	1	Lundi, après l'arrivée du courrier	
Kennetcook Corner	Noël	Archd. Harvey	8	1	Mardi, après l'arrivée de la malle	
Halifax	St. Jean, N. B.	F. W. Fishwick			Pour la saison.	
Upper Stewiacke	Cross Roads de Stewiacke	James McNaught	21	1	Lundi, en corresp. avec la malle	
Shubenacadie	Thro' Hardwood Lands, etc.	Gilbert W. Walker	28	1	Samedi	10 a.m.
Cheverie	Walton	Timothy Parker	12	3	Mardi, jeudi, samedi	8 a.m.
Baie Jordan	Shelburne	James T. Hines	11	1	Vendredi	9 a.m.
Burnt Coat	Noël	Andrew M. Crow	1	3	Mardi, jeudi, samedi	2 p.m.
Route postale	Marshall's Town.	Samuel Ryan	1	6	Quotid., en corresp. avec la malle	
Advocate, havre.	Three Sisters	Timothy Kelly	10	1	Mercredi	8 a.m.

Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mercredi	11.30 a.m.	A cheval ou en voiture	40 00	1er octobre 1871.	Quatre ans.
Lundi, jeudi	10.30 a.m.	En voiture	166 00	1er nov. 1871.	do
Lundi, jeudi, samedi	9.30 a.m.				
de la malle		do	300 00	do	do
de la malle de Halifax		do	272 00	do	do
Mahone avec la malle de Chester		A pied ou à cheval	30 00	do	do
Mercredi	6 p.m.	A cheval ou en voiture	120 00	1er déc. 1871.	do
Lund., merced., vend.	3 p.m.	En voiture	272 00	1er jan. 1872.	do
Mardi, vendredi	5.30 p.m.	do	156 00	do	do
Lundi	10 a.m.	En chaloupe	40 00	do	do
Mardi, jeudi, samedi	2 p.m.	A pied ou à cheval	19 75	do	do
Quotidiennement	8 a.m.	do	50 00	do	do
de la malle d'Amherst		En voiture	120 00	do	do
		do	100 00	do	do
Lundi à Wallace	9 a.m.	do	101 34	do	do
Vendredi à Malagash	11 a.m.				
de Kentville		A cheval ou en voiture	148 80	do	do
Mardi, jeudi, samedi	11 a.m.	En voiture	194 00	do	do
avec train de la malle		A pied ou à cheval	78 00	do	do
le train de la malle		A pied	20 00	do	do
Mardi, jeudi	2 p.m.	En voiture	267 00	do	do
Lundi	10 a.m.	A pied	24 00	do	do
Mardi, jeudi, samedi	10.25 a.m.	En voiture	156 00	do	do
Mardi, samedi	Midi	do	249 80	do	do
Lundi	2 p.m.	do	40 00	do	do
Mercredi	2 p.m.	do	32 00	do	do
Mercredi, samedi	Midi	A cheval	150 00	do	do
Jeudi	10 a.m.	A pied ou à cheval	59 00	do	do
Mercredi	9 a.m.	A cheval	30 00	do	do
Vendredi	1 p.m.	En voiture	80 00	do	do
Mardi, vendredi, samedi	6 p.m.	do	71 95	do	do
de la malle		En diligence et en wag.	13640 00	1er fév. 1872.	do
Mardi, jeudi, samedi	1 p.m.	En voiture	159 00	do	do
Mercredi	3 p.m.	do	119 80	1er mars 1872	do
de Maitland		A cheval	15 00	do	do
		do	40 00	do	do
		En bat.-à-vapeur.	10000 00	do	Pour la saison.
de Brookfield		En voiture	54 00	1er avril 1872	Quatre ans.
Samedi	5 p.m.	do	100 00	do	do
Mardi, jeudi, samedi	Midi	do	153 00	do	do
Vendredi	11.30 a.m.	do	65 00	do	do
Mardi, jeudi, samedi	3 p.m.	do	78 00	do	do
de Digby		A pied	28 00	do	do
Mercredi	10 a.m.	En voiture	39 75	do	do

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division de la

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Havre Little	New Glasgow	Donald McDonald	8	2	Mardi, samedi	12.30 p.m.
Guysboro	Port Mulgrave via Shore	W. H. McKeough	25	1	Lundi	6 a.m.
Chipman's Brook	Lakeville	Enos Bligh	12	2	Lundi, jeudi, après l'arrivée de la	
Marie Joseph	Sherbrooke	John Wilson	22	2	Mercredi, samedi	6 a.m.
Rivière Philip	Salem	Edward B. Black	20	1	Samedi	7.30 a.m.
Gaberouse	Pont Marion	Charles McLeod	14	2	Lundi, jeudi	10 a.m.
Guysboro Intervale	St. André	Donald McDonald	18	1	Vendredi	8 a.m.
Rivière Shea	Lac Ainslie Ouest	Alex. McDonald	8	1	Mercredi	9 a.m.
Black Rock	Parrsboro	Mrs. Melinda Phinney	7	1	Jeudi	8 a.m.
Arrière riv. Noire	Baie Ouest	Malcolm Morrison	4½	1	Mardi	8 a.m.
Baddeck	Etablissement du haut de la grande rivière Baddeck.	Neil McLennon	12	1	Jeudi	1 p.m.
Avonport	Stat. de Avonport	W. Francis Newcomb	1½	3	Lund., merc., vend., en corresp. avec	
Rivière Philip	Chester Ouest	Edwin F. Purdy	15	1	Lundi	6 a.m.
Gore	Shubenacadie	William Walker	40	1	Lundi, en corresp. avec le train de	
Cheverie	Kennetcook	John A. Sanford	8	1	Lundi	9 a.m.
Haut Newport	Woodville	Thos. Dimock	1½	1	Mardi	10 a.m.
Mabou	Port Hastings	John McNeil	40	6	Quotidiennement	6 a.m.
Mabou	Margaree	do	40	3	do	2 a.m.
Margaree	Eastern Harbor	do	18	3	Lund., merc., vend.	2 p.m.
Mabou	Baddeck	do	45	2	Mardi, jeudi, samedi	9 a.m.
Port Hastings	Baddeck	do	60	3	do	8 a.m.
					do	3 p.m.
					Lundi, mercredi	Midi
					Lund., merc., vend.	6 a.m.
					Mardi, jeudi, samedi	Midi

Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mardi, samedi	2 p.m.	Voiture à un cheval	53 12	1er avril 1872	Quatre ans
Lundi	1 p.m.	do do	144 00	do	do
malle de Kentville		do do	78 00	do	do
Mercredi, samedi	12.30 p.m.	A cheval ou voiture à un cheval	240 00	do	do
Samedi	Midi	Voiture à un cheval	75 92	do	do
Lundi, jeudi	1 p.m.	A cheval	104 00	do	do
Vendredi	Midi	Voiture à un cheval	60 00	do	do
Mercredi	11 a.m.	A cheval	43 80	do	do
Jeudi	11 a.m.	A pied	50 60	do	do
Mardi	9.30 a.m.	do	19 48	do	do
Jeudi	4 p.m.	Voiture à un cheval	38 40	do	do
le train de la malle		A pied	48 68	do	do
Lundi	8.30 a.m.	Voiture à un cheval	114 88	1er mai 1872	do
la malle		do do	116 80	do	do
Lundi		A cheval ou en voiture à un cheval	45 00	do	do
Mardi	½ heure	A pied	10 40	do	do
Quotidiennement	1 p.m.	Voiture tirée par deux chevaux		do	do
do	9 a.m.			do	do
Lund., merc., vend.	9 p.m.	Voiture à un cheval		do	do
Mard., jeud., samd.	4 p.m.			do	do
do do	11 a.m.	do do	4,500 00	do	do
do do	8 p.m.			do	do
Mardi, samedi	11 p.m.	do do		do	do
Lundi, mercredi	8 p.m.			do	do
Lund., merc., vend.	4 p.m.	do do		do	do
Mard., jeud., samd.	10 p.m.			do	do

PROVINCE DE LA

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la Province de la

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance. No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A			Jours.	Heures.
Barkerville	New Westminster.	Gerow et Johnson.	Eté 485 1 Hiver semi-men	Dimanche	6 a.m.
do	do	F. J. Barnard.		Eté 485 1 Hiver semi-men	Samedi	6 a.m.
Burrard Inlet	do	W. R. Lewis	9 1	do	6 a.m.
do	do	W. R. Lewis	9 1	do	3 p.m.
do	do	Jno. Thompson	9 1	do	8 a.m.
do	do	W. R. Lewis	9 6	do	8 a.m.
Cache Creek	French Creek	Bennett et Lumley	224 p.an	Quotidiennement	8 a.m.
Esquimalt	Victoria	J. T. Howard	3½ 2 quot	Voyage aller et retour Quotidiennement	dans l'es- 9.30 a.m. 2 p.m.
Kootenay	do	John Johnston	614 p.an	Voyage aller et retour	dans l'es-
do	do	John Johnston	614 voy. spéc	do do do	do do do
Metchosen	do	J. Parker	25 1	Lundi	10 a.m.
Nanaïmo	Victoria	Str Sir J. Douglas.	74 1	Mardi	6 p.m.
do	Comox		55 semi men	Vendredi	7 a.m.
New Westminster	Victoria	Cie. de la Baie d'Hud	Eté 75 2 Hiver	Mardi	7 a.m.
Olympia	do	E. A. Starr	185 1	Mardi, vendredi	7 a.m.
Ominica	Quesnelle	R. Sylvester	350 Par mois	Mardi, samedi	9 a.m.
Saanich	Victoria	J. W. Williams	24 1	Voyage aller et retour	dans l'es-
San Francisco	do	Rosenfield et Birmingham	750 semi men	Mercredi	4 p.m.
San Juan	do	R. Prichard	25 1	do	10 a.m.
Skeena	do	Cie. de la Baie d'Hud	514	5 et 20 de chaque mois.	
				12 et 20 do	
				Pas de jour fixe.	
				De temps en temps; pas de jour fixe.	

COLOMBIE BRITANNIQUE.

Colombie Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du c trat
Jours.	Heures.				
Samedi	8 p.m.	En diligence	13000 00	20 juillet 1871	29 février 1872
do	5 a.m.				
do	5 p.m.				
do	5 p.m.	do	1,800 00	4 mars 1872	31 août 1872
do	10 a.m.				
do	5 p.m.	do	200 00	20 juillet 1871	31 décembre
do	5 p.m.				
do	5 p.m.	do	360 00	1er janvier 1872	12 avril 1872
do	5 p.m.				
do	5 p.m.	A pied	Par voy. 4 00	13 avril 1872	14 juin 1872
do	5 p.m.				
Quotidiennement	5 p.m.	En diligence	500 00	15 juin 1872	31 mars 1873
do	5 p.m.				
pace de 40 jours		A cheval et à pied	Par voy. 100 00	20 juillet 1871	31 octobre 1871
Quotidiennement	11.30 a.m. 4.30 p.m.				
do	10 a.m. 2.30 p.m.	En voiture	600 00	do	31 mars 1873
pace de 60 jours		A cheval et à pied	Par voy. 200 00	do	31 décembre 1871
do					
do		do do	Par voy. 300 00	31 mars 1872	31 juillet 1872
Mardi	1 p.m.	En voiture	300 00	20 juillet 1871	31 mars 1873
Lundi	3 p.m.				
Mardi	5 p.m.	Bateaux-à-vapeur	4,200 00	21 juillet 1871	
Vendredi	5 p.m.				
Jedi	2 p.m.	do	Par voy. 45 00	20 juillet 1871	30 juin 1874
Mercredi	2 a.m.				
Mardi, vendredi	6 p.m.	do	5,000 00	do	do do
Mercredi, vendredi	5 p.m.				
do do	1 a.m.	do	5,000 00	do	do do
Lundi, jedi	1 p.m.				
pace de 29 jours		A cheval en été, en raquettes en hiver.	Par voy. 300 00	do	30 juillet 1872
Mercredi	2 p.m.				
do	8 p.m.	En diligence	300 00	do	31 mars 1873
		Bateau-à-vapeur	Par voy. 2,250 00	15 août 1871	
		Bateau à voiles	52 00	20 juillet 1871	
		Bateau-à-vapeur	Par voy. 10 00	21 juillet 1871	

PROVINCE DE

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la Province de

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Eagle's Nest.....	Fort Garry (en bas)	Jos. Monkman	11	1	Judi.....	8 a.m....
					do.....	11 a.m....
Fort Garry.....	do do	Geo. Tait.....	19	2	Lundi, jeudi.....	8 a.m....
do.....					do.....	1 p.m....
					do.....	6 a.m....
do.....	Pembina.....	Roger Goulet.....	65	2	Mardi, vendredi.....	6 a.m....
do.....	do.....	Blakeley et Carpenter.	65	3	Mardi, jeudi, samedi.....	6 a.m....
					Lundi, merc., vendredi.....	6 a.m....
do.....	Pointe du Chêne.	J. Baptiste des Autels dit L'apointe.....	30	1	Samedi.....	8 a.m....
do.....					Vendredi.....	8 a.m....
do.....	Portage la Prairie.	Chas Tait.....	59	1	Lundi.....	8 a.m....
Fort Garry (en bas)					Mardi.....	2 p.m....
					do.....	1 p.m....
do.....	St. Pierre.....	Charles Sinclair.....	8	1	do.....	9 a.m....
Palestine.....					Lundi.....	9 a.m....
do.....	Portage la Prairie.	Thos. Cory.....	38	1	Mardi.....	3 p.m....
Portage la Prairie.					do.....	3 p.m....
do.....	Riv. White Mud..	H. W. McKenny.....	19	1	do.....	7 a.m....
do do.....					do.....	3 p.m....
	do do	E. Field.....	19	1	do.....	7 a.m....

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

MANITOBA.

Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Judi.....	12.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	94 00	1er août 1871...	A la volonté du M. G. des Postes.
do.....	3.30 p.m.				
Lundi, jeudi.....	5 p.m....	do do	375 00	1er juillet 1871...	do do
do do.....	midi.....				
Mardi, vendredi.....	11 p.m....	En voiture.....	Par voy. 20 00	do.....	13 septembre.....
Lundi, jeudi.....	11 p.m....				
Lund., merc., vend.....	11 p.m....	En wag., en sleigh ou en diligence.....	Par voy. 20 00	14 sept. 1871....	Quatre ans.
Mardi, jeudi, samedi.....	11 p.m....				
Vendredi.....	5 p.m....	A cheval ou en voiture.	300 00	1er juillet 1871..	A la volonté du M. G. des Postes.
Samedi.....	5 p.m....				
Mercredi.....	7 p.m....	do do	600 00	do.....	do do
Mardi.....	midi.....				
do.....	11 a.m....	A ch. ou autrement.	Par voy. 1 00	21 mai 1872.....	do do
do.....	3 p.m....				
Mercredi.....	3 p.m....	A ch. ou en voiture.	Par voy. 9 00	1er avril 1872...	Trois mois.
Mardi.....	9 a.m....				
do.....	midi.....	do do	Par voy. 5 00	1er sept. 1871...	A la volonté du M. G. des Postes. Terminé le 31 décembre 1871.
do.....	8 p.m....				
do.....	midi.....	do do	Par voy. 5 00	1er janvier 1872.	A la volonté du M. G. des Postes.
do.....	8 p.m....				

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

ÉTAT des allocations faites aux entrepreneurs du transport des malles en Canada, en sus de la somme originaire stipulée dans leurs contrats respectifs, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, avec les raisons pour ce faire,—et de tous ordres donnés par ce département, soit pour dépenses additionnelles faites ou à l'être, en sus du prix du contrat originaire, sur toute route par terre ou par eau, spécifiant dans chaque cas la route à laquelle l'ordre se rapporte, le nom de l'entrepreneur, le service originaire prescrit par le contrat, le prix originaire, la date de l'ordre pour le service additionnel et les allocations additionnelles.

DIVISION DE LONDON.

De	Route.	Nom de l'entrepreneur.	Service originaire requis par le contrat.		Prix originaire.	Service additionnel.	Allocation additionnelle par année.	Date du commencement du service additionnel et de l'allocation.
			Distance.	No. de fois par semaine.				
Arva.....	Union Hill.....	R. Bernard.	Milles. 9	2	\$ 69 80	Un mille de plus à parcourir par suite du déplacement du Bureau de Poste de Union Hill.	7 76	Mars 1er, 1872.
do.....	do.....	do.....	10	2	77 66	Un mille de plus à parcourir par suite du déplacement du B. P. de Ballymore.	7 76	Avril 1er, 1872.
Aylmer.....	Grovesend.....	Robt. Thompson.	10	3	110 00	Un mille de plus à parcourir par suite du déplacement du B. P. de Grovesend.	11 00	Mai 17, 1872.
Beamsville.....	Rosedene.....	Jas. A. McQueen.	10	2	68 00	Six milles de plus à parcourir pour desservir le B. P. Candaville.	54 00	Déc. 1er, 1871.
do.....	do.....	do.....	16	2	122 00	Deux milles de plus à parcourir pour desservir le B. P. de Tintern.	29 00	Juin 1er, 1872.
do.....	do.....	do.....	8	3	164 00	do	75 00	do
Brantford.....	Langford.....	Hiram Langs.....	8	3	90 00	Un voyage par semaine, et parcours d'un demi mille de plus pour desservir Renforth.	90 00	Juin 1er, 1872.
Carronbrook.....	Cromarty.....	Patrick Kelly.....	5	3	116 00	do	6 20	Sept. 1er, 1871.
Carlisle.....	Glanford.....	John Walker.....	5	2	52 00	do	40 00	Déc. 1er, 1871.
Exeter.....	Sarepta.....	Wm. Reynolds.....	7	2	70 00	Deux milles de plus à parcourir pour desservir le B. P. de Brewster.	95 00	Mai 1er, 1872.
Grand Bend.....	Moray.....	J. B. Gamble.....	10	2	50 60	Un voyage additionnel par semaine.	25 00	Juin 1er, 1872.
Glencoe.....	Kilmartin.....	D. McKellar.....	4½	2	735 00	Un voyage additionnel par semaine.	19 00	Mai 1er, 1872.
Lynedoch.....	Oakland.....	Robt. Powers.....	50	6	38 00	Un voyage additionnel par semaine.	265 00	Février 1er, 1872.
Mapleton.....	New Sarum.....	L. W. Learn.....	4	2	265 00	Trois voyages additionnels par semaine.		
Morningsdale Mills.....	Stratford.....	John Russell.....	19	3				

DIVISION DE TORONTO.

Appto.....	Fergusonvale.....	C. McLaughlin.....	3	3	70 00	Parcours additionnel de trois quarts de mille, rendu nécessaire par le déplacement du bureau de poste de Fergusonvale.	17 49	Septemb. 1er, 1871.
Ashburn.....	Stouffville.....	M. F. Mertens.....	17	6	564 00	Parcours additionnel d'un mille et demi par l'extension de la route à Myrtle.	49 76	Octobre 1er, 1871.
Barrie.....	Station.....	W. H. Crosby.....	0½	24	par voy. 09½	Deux voyages additionnels par jour.	Par voy. 09½	Novembre 27, 1871.
Bethany.....	Lifford.....	Wm. Douglas.....	30	3	290 00	Parcours extra de 15 milles (aller et retour) pour desservir Janetville.	96 66	Janvier 1er, 1872.
Clifford.....	Mount Forest.....	Thomas Smith.....	14	2	149 00	Parcours additionnel de trois quarts de mille, par le déplacement du B. P. de Drew.	7 96	Février 1er, 1872.
Coldwater.....	Orrilla.....	James Millard.....	36	3	225 00	Trois voyages additionnels par semaine.	50 00	do
Dromore.....	Mount Forest.....	R. Doyle.....	15	2	120 00	Un voyage additionnel par semaine.	60 00	Janvier 1er, 1872.
Enfield.....	Oshawa.....	Wm. Martyn.....	12	2	104 00	Parc. add. de deux mil. pour desserv. Taunton.	17 32	Juillet 1er, 1871.
Harriston.....	Listowel.....	Saml. Davidson.....	16	3	240 00	Parcours addit. de deux milles, rendu néces. par le déplacement du B. P. de Dryden.	30 00	Novemb. 1er, 1871.
Harriston.....	Mount Forest.....	Susan V. Coulson.....	10	3	195 00	do	105 00	Décembre 4, 1871.
Horning's Mills.....	Shelburne.....	James Airth.....	6	1	30 00	do	30 00	Octobre 1er, 1871.
Mansfield.....	Mulmur.....	Wm. Paisley.....	6	2	60 00	do	30 00	do

DIVISION DE KINGSTON.

Belleville.....	Hilier.....	Levi Taylor.....	23	3	338 00	Parcours additionnel d'un mille, par suite du déplacement du B. P. de Allisonville.	14 69	Juillet 1er, 1871.
Bellrock.....	Colebrook.....	Elonson Snider.....	12½	2	95 00	Un voyage additionnel par semaine.	47 00	Juin 1er, 1872.
Lochiel.....	Mongenais.....	H. R. McDonald.....	12	2	100 00	Parcours additionnel de trois quarts de mille, par suite du déplac. du bur. de pos. de Lochiel.	6 25	Avril 1er, 1872.
Malone.....	Marmora.....	William Derry.....	13	1	52 00	Un voyage additionnel par semaine.	52 00	Novemb. 1er, 1871.

DIVISION DES INSPECTEURS EN CHEF.

Clarence.....	Clarence Creek.....	S. G. A. Raiche.....	5	2	45 00	Un voyage additionnel par semaine.	22 50	Juillet 1er, 1871.
Jac. Ténesca.....	Mattawa.....	C. Stuart.....	90	1	160 00	Un voyage additionnel par mois.	160 00	Mars 1er, 1872.
Wakeneld Nord.....	Rivière Désert.....	Caleb Brooks.....	65	3	975 00	Trois voyages additionnels par semaine entre Wakeneld Nord et Low, distance de onze milles.	114 00	Avril 1er, 1872.

DIVISION DE MONTREAL.

Daillebout.....	Joliette.....	P. Riberty.....	3	160 00	Trois voyages additionnels par semaine	150 00	Avril 1er, 1872.
Lepigonnière.....	St. Edouard.....	Jos. Hamelin.....	3	60 00	do	40 00	Novem. 1er, 1871.
Lepraire.....	St. Philippe (route circulaire).....	A. Lamare.....	3	140 00	Allocation extra pour desservir le nouveau bureau à La Fortne.....	12 00	do
Rivière du Loup.....	St. Ursule.....	L. Lupien.....	3	60 00	Trois voyages additionnels par semaine.....	120 00	Avril 1er, 1872.
St. Bonaventure.....	St. Guillaume.....	O. Salois.....	2	58 00	Un voyage additionnel par semaine.....	25 00	do
St. Damien de Brandon.....	St. Gabriel de Brandon.....	J. B. Duperrault.....	1	32 00	Un voyage additionnel par semaine.....	32 00	Janvier 1er, 1872.

DIVISION DE QUEBEC.

Chester.....	Ham Nord.....	Pierre Beauchêne.....	10	60 00	Une malle additionnelle hebdomadaire.....	20 00	Juillet 1er, 1871.
Riv. au Renard.....	Grande Grève.....	Charles Paquet.....	2	150 00	do	75 00	Juin 1er, 1872.
Laval.....	Québec.....	Archibald Simons.....	2	176 00	Parcours additionnel de deux milles, par suite du déplacement du bureau de poste de Laval.....	18 40	Octobre 1er, 1871.
Eboulements.....	Steitington.....	Charles Chouinard.....	8½	40 00	Malle additionnelle hebdomadaire.....	35 00	Juin 1er, 1872.
Lévis.....	Québec.....	Hernégilde Maréchal.....	1	238 00	Une malle additionnelle quotidienne.....	149 00	Mai 20, 1872.
do.....	Sous-bur. sur-côte.....	François Bertrand.....	3	30 00	do	25 00	do
Lothbinière.....	Favière Bois Clair.....	L. G. Boucher.....	6½	43 00	do	22 00	Décemb. 1er, 1871.
Matapédia.....	Rumynede.....	John Lawlor.....	6	52 00	Parcours additionnel de six milles pour desservir le bureau de poste à Des Sidé.....	32 00	Avril 1er, 1871.
Portneuf.....	St. Bazile.....	Gabriel Jobin.....	7	48 00	Une malle additionnelle hebdomadaire.....	24 00	Septemb. 1er, 1871.
St. Léonard.....	Station ch. de fer.....	Nérée Doucet.....	9	62 40	do	27 60	Juillet 1er, 1871.
St. Maurice.....	Valmont.....	Charles Morant.....	9	39 00	do	39 00	Juin 1er, 1872.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Edmunston.....	Embouchure du St. François.....	John Hartt.....	32½	250 00	Trajet étendu à la station intermédiaire dans le haut du St. François, nécessitant un parcours additionnel de trois milles et demi.....	24 00	Avril 1er, 1872.
----------------	---------------------------------	-----------------	-----	--------	---	-------	------------------

Woodstock.

Frédéricton.....	(côté est).....	Thos. B. Dumphy.....	76	370 00	Un voyage addit. par semaine, et changement de route pour desservir certains bur. sur le côté ouest de la riv., form. un parc. de 82 m. Pour desservir les boîtes à lettres sur bat. à v. Trois voyages additionnels par semaine.....	428 00	Mai 17, 1872.
Frédéricton.....	B. à let. sur russes.....	Daniel Toben.....	12	30 00		10 00	Novemb. 13, 1871.
Woodstock.....	Stat. de ch. de f. Glidden et Gilman.....		3	30 00		30 00	Janvier 18, 1871.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

South Harbour.....	White Point.....	Angus McPherson.....	9	60 00	Une malle additionnelle par semaine.....	58 00	Octobre 1er, 1871.
Ingonshe.....	Havre de Neil.....	John McDonald.....	14	70 00	do	68 00	do
Englishtown.....	Ingonshe.....	Murdoch Harrison.....	32	274 00	Un voyage	96 00	do
Rivière Wallace.....	Chester onest vis Greenville.....	Geo. J. Purday.....	12	136 00	Une malle de plus par semaine à Greenville..	30 00	Novembre 1er, 71.
Noel.....	Walton.....	Alex. O'Brien.....	16	129 00	Une malle additionnelle par semaine.....	65 00	Janvier 1er, 1872.
Wallace.....	Malagash et Wallace Ridge.....	M. B. Heustis.....	33	80 00	Huit milles de plus à parcourir pour aller au bureau intermédiaire de Hornsey.....	21 34	do
Haut Stewi-acte.....	Stewiacke ch. de trav. et Fenbroke via Newton Mills.....	J. McNaught.....	20	48 00	Trois milles de plus à parcourir pour desservir le bureau intermédiaire de Newton Mills...	6 00	Avril 1er, 1872.
Walton.....	Cheverie.....	Timothy Parker.....	12	86 60	Une malle additionnelle par semaine.....	46 40	do
Joggan, Mines de	Shulle.....	John McKenzie.....	10	80 00	do	80 00	Juin 1er, 1872.

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

Barkerville.....	New Westminister.....	Gerow Johnson.....	485	par ann. 13,000	Augmentation dans le poids des malles par suite de la réduction des frais de port sur lettres, journaux, paquets, etc., à partir de l'union de la Colombie Britannique au Canada, 20 juillet 1871 au 29 février 1872.....	1000 00	Juillet 20, 1871.
------------------	-----------------------	--------------------	-----	-----------------	---	---------	-------------------

WILLIAM WHITE, Secrétaire.

A. CAMPBELL, Maître Général des Postes.

État des réductions effectuées dans le prix des contrats par le département des postes, en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, indiquant dans chaque cas la route à laquelle cette réduction se rapporte, le nom de l'entrepreneur, le service originairement prescrit par le contrat, le prix originaire, les raisons qui ont donné lieu à la réduction, le montant de la réduction et la date depuis laquelle cette réduction a eu lieu.

DIVISION DE LONDON.

Route.		Nom de l'entrepreneur.	Service originaire stipulé par le contrat.		Prix originaire.	Raison de la réduction.	Réduction faite dans le prix par année.	Date du commencement de la réduction.
De	A		Longueur de la route.	No. de voy. par semaine.				
Avon.....	Ingersoll.....	John Colridge.....	Milles: 17	2	208 00	Six milles de moins à faire, par suite de la fermeture du bureau de poste à Wesley.....	52 00	1er juillet 1871.
Chatham.....	Dresden.....	Charles McCrae.....	24	6	594 29	La réouverture d'une portion de chemin, fermée quelque temps à la circulation, a permis de supprimer un parcours extraordinaire de deux milles, pour lequel l'entr. recevait une allocation additionnelle.	44 29	1er octobre 1871.
Dornock.....	Thamesford.....	Joel McLeod.....	22	3	250 00	Environ un mille de moins à parcourir, par suite de la fermeture du bur. de p. de Dornock	17 00	1er avril 1872.
Old Montrose.....	Wheatley.....	Horatio Mills.....	6	2	36 00	Parcours abrégé d'environ $\frac{1}{2}$ de mille, par suite du déplacem. du bur. de p. à Old Montrose.	4 50	do do
Port Rowan.....	Tilsonburg.....	Angus McKay.....	30	3	511 00	Parcours abrégé d'environ 2 milles, par suite du déplacem. du bur. de poste à Middleton.	117 00	do do

DIVISION DE TORONTO.

Albion.....	Sandhill.....	George Taylor.....	6	130 00	Parcours abrégé de 3 milles, toute correspond. entre Sandhill ayant été discontinuée à l'ouverture du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.....	65 00	9 octobre 1871.
-------------	---------------	--------------------	---	--------	--	-------	-----------------

Arthur.....	Station.....	C. C. Green.....	1	90 00	Service réduit de 2 voyages par jour par suite de la suppression d'un convoi par jour entre Mount Forest et Orangeville.....	45 00	11 mars 1872.							
Beaverton.....	Newmarket.....	William Earl.....	$\left. \begin{matrix} 41 \\ 24 \\ 11 \end{matrix} \right\}$	$\left. \begin{matrix} 6 \\ 3 \end{matrix} \right\}$	974 00	Trajet entre Beaverton et Georgina (17 milles de service quotidien) retranché; et bur. de poste de Wilfrid desservi par voie de Can-nington; ce qui supprime un parcours de six milles trois fois par sem. le tout par suite de l'ouv. du chem. de fer Nipissing à Woodville, et du chemin de fer Midland à Beaverton	294 00	1er avril 1872.						
Beaverton.....	Oshawa.....								William Thomas.....	6	950 00	Trente et un milles et demi de moins; le parcours aboutissant à Port Perry par suite de l'extension du chemin de fer Midland à Beaverton.....	650 00	1er janvier 1872.
Chutes Fendon.....	Lindsay.....								Hugh Workman.....	6	450 00	Bur. de pos. de Cambray desservi par le ch. de fer Midland; route abrégée de 4 milles.....	50 00	1er août 1871.
Glascott.....	Letona.....	Robt. English.....	9	87 42	Route abrégée de deux milles par suite du déplacement du bureau de poste de "Glascott".	19 42	1er octobre 1871.							
Harriston.....	Walkerton.....	Susan V. Coulson.....	23	308 20	Route abrégée de six milles par l'extension du chemin de fer Wellington, Grey et Bruce de Harriston à Clifford.....	80 40	25 déc. 1871.							
Mount Forest.....	Station.....	J. Coyne.....	3	90 00	Service réduit à deux voyages par jour par suite de la suppression d'un convoi par jour entre Mount Forest et Orangeville.....	45 00	11 mars 1872.							
Newmarket.....	Stouffville.....	Alfred Toaz.....	21	248 00	Bur. de poste de Lemonville, à présent desservi par Kingswood, route abrégée de six milles.....	23 60	1er octobre 1871.							
Vasey.....	Waverley.....	John Mayes.....	43	36 00	Route abrégée de trois quarts de mille par le déplacement du bureau de poste de Vasey	6 00	do do							

DIVISION DE KINGSTON

Stoco.....	Tweed.....	P. Masterson.....	8	56 00	Parcours réduit de deux milles par suite de la fermeture du bureau de poste de Bogart.....	14 00	1er sept. 1871.
------------	------------	-------------------	---	-------	--	-------	-----------------

DIVISION DE L'INSPECTEUR EN CHEF.

March.....	March Sud.....	G. W. Monk.....	12	110 00	Le point d'arrêt devant être à Dunrobin et non plus à March pendant l'été, ce dernier bureau sera desservi quot. par bateau-à-vapeur— six milles de moins à parcourir en été.....	20 00	1er août 1871.
------------	----------------	-----------------	----	--------	---	-------	----------------

ETAT No. 6. A.—Etat des réductions effectuées dans le prix des contrats existants, etc.—*Suite.*

DIVISION DE QUÉBEC.

Inverness.....	New Ireland....	Ira B. Hall.....	17	6	252 00	Service du bur. de poste de St. Pierre Baptiste sous ce contrat (comprenant quatre milles extra de parcours) discontinué.....	48 00	1er janvier 1872.
----------------	-----------------	------------------	----	---	--------	---	-------	-------------------

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Gagetown.....	Welsford.....	Anos V. True....	36	3	585 00	Le bureau intermédiaire à Ferris et Petersville étant desservi par une route spéciale la route est abrégée de huit milles.....	56 39	6 mai 1872.
Moncton.....	{ Stat. de ch. de fer Lewisville et Fox Creek... }	George Ross....	4 et 5	12 et 3	147 00	Discontinuation de la desserte tri-hebdomadaire des bureaux intermédiaires à Lewisville et Fox Creek.....	75 00	1er janvier 1872.

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ÉTAT No. 7.

ÉTAT des amendes prélevées et des déductions faites sur les prix payés aux entrepreneurs, en Canada, pour défaut de délivrer les malles ou pour toute autre cause, indiquant les noms des entrepreneurs; la nature de l'infraction, la route sur laquelle il a eu lieu, le montant de l'amende, l'époque à laquelle elle a été imposée, si elle a été remise et pour quelle raison, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

DIVISION DE LONDON.

De	ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Nature de l'infraction.	Date de l'amende.	Montant.	Si elle a été remise, et pour quelle raison.
	A						
Bluevale	Wingham		W. C. Stuart	Retards et actes de négligence répétés.	18 oct. 1871.	2 00	Non remise.
do	do		do	Pour avoir manqué d'accomplir le service jusqu'à Lucknow	22 avril 1872	2 00	do
Caronbrook	Cromarty		P. Kelly	Pour avoir manqué de desservir le B. P. de Staffa.	8 déc. 1871	1 00	do
Clinton	London		A. Jamieson, Proc.	Pour avoir négligé de pourvoir à la protection des malles en route.	3 août 1871	2 00	do
Dornoch	Thamesford		J. McLeod	Négligé de desservir certains bureaux en route.	20 déc. 1871	2 00	do
Lynedoch	Oakland		R. Power	Manqué de transporter les malles.	2 avril 1872	2 00	Remise-l'ereinfraction.
Station de Paris	Simcoe		A. A. Pursol	Pour être arrivé tard à Simcoe.	18 août 1871	1 00	Non remise.
Stratford	St. du ch. de fer B. et L. H.		J. Counter	Pour avoir manqué de corresp. avec le train de la malle.	19 sept. 1871	2 00	do
Welland	St. du ch. de fer.		R. Abbott	Retard en différ. occa. et manq. de cor. avec les tr. de la m.	20 juillet } 1871 28 sept. }	3 00	do

DIVISION DE TORONTO.

Bracebridge	Orillia		J. P. Cockburn	Pour avoir manqué, le 30 mai, de corresp. avec la dilig. de Washago.	6 juin 1872	2 50	Non remise.
do	do		do	Pour avoir manqué, le 12 juin, de corresp. avec le bateau à Washago.	15 juin 1872	5 00	do
do	do		do	Pour avoir manqué, le 13 juin, de corresp. avec le bateau à Washago.	15 juin 1872	5 00	do
Gollingwood	Owen Sound		Mr. Frances Smith	Pour avoir laissé un sac de mal, en arrière à Collingwood le 31 mai	6 juin 1872	2 50	do
Bate de Colpoys	do		W. H. Davis	Pour avoir manqué de transporter les malles d'Owen Sound à Colpoys-Bay, le 5 janvier	9 janvier 1872	5 00	do

DIVISION DE KINGSTON.

Almonte	Station ch. de fer	Edward Dowdall..	Pour avoir manqué de correspondre avec le train	1er fév. 1872	1 00	Non remise.
Cloyne	Ernsville	Benjamin York...	do de se rendre à Bishop's Corner pour la	12 sept. 1871...	1 00	do
Conway	Napanee	James McEwan ..	malle de Harlowe.....	2 nov. 1871	5 00	do
Ernsville	do	Wm. Grange	Pour s'être enivré étant de service.....	28 oct. 1871	2 00	do
Inverary	Lac Opinicon ..	B. T. Davidson ..	do	10 nov. 1871	2 00	do
Kingston	C. Vincent, N.Y.	C. Hinckley	Pour avoir manqué de délivrer les malles à l'île Wolfe	2 déc. 1871	2 00	do
do	do	do	do	13 juin 1872	2 00	do
do	do	do	do	15 juin 1872	2 00	do
Maynooth	Thamet	Luke Payn	Pour avoir laissé les malles se mouiller.....	4 juin 1872	1 00	do
Napanee	Leinster	Wm. Grange	Pour s'être enivré étant de service.....	29 juillet 1871...	2 00	do

DIVISION DE MONTRÉAL.

244 Carillon	Station de Vaudreuil.	C. Proulx	Pour avoir manqué de transporter la malle de la Pointe Fortune à Vaudreuil, le 7 mars 1872. Les chemins étant quelque peu mauvais, le courrier s'arrêta à la Pointe Fortune le 9 mars au lieu de se rendre jusqu'à Vaudreuil, comme, dans l'opinion du département, il aurait dû faire.....	9 mars 1872.....	2 00	Non remise.
--------------------	-----------------------	-----------------	---	------------------	------	-------------

DIVISION DE QUÉBEC.

Lambton	St. François, Beauce.	Napoléon Gagné..	Retard des malles à Lambton	17 août 1871.....	3 00	Non remise.
Lévis	Trois-Rivières.	R. G. Lejolle	Retard des malles entre Lotbinière et Leclercville.....	25 nov. 1871	2 00	do
Méfis	do	do	do	28 nov. 1871	2 00	do
do	Rivière du Loup.	J. Bce. Martin ..	Pour s'être servi, en cinq occasions, de voitures à un cheval au lieu de voitures à deux chevaux.....	17, 19, 21, 23, 28 nov. 1871	10 00	do
do	do	do	Retard de la malle entre la Rivière du Loup et St. Simon.	23 déc. 1871	4 00	do
do	do	do	Pour s'être servi d'une voit. à un cheval et non d'une voit. à deux chevaux.....	15 janv. 1872	3 00	do
do	do	do	Pour s'être servi d'une voit. à un chev. et découverte.....	27 mars 1872	3 00	do
do	do	do	\$4 00 d'am. pour s'être servi d'une voit. déc. à un cheval.	128 mars 1872	4 00	do

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst	Dalhousie	John T. Carter ..	Pour avoir négligé de desserv. le bur. int. riv. Charles.	19 déc. 1871	5 00	Non remise.
do	do	do	do do Armstrong's Brook	3 janv. 1872	2 00	do
do	do	do	do bureaux sur la route.....	27 janv. 1872	5 00	do
do	Shediac	W. M. Kelly	Pour avoir retardé les malles se moullir	25 sept. 1871	5 00	do
do	do	do	Pour avoir retardé les malles à Richibouctou	17 avril 1872	5 00	do
do	do	do	Pour avoir laissé les malles se moullir	4 juin 1872	5 00	do
do	do	do	Pour avoir manq. de transporter mal. au-delà de Keswick Ridge	2 mai 1872	5 00	do
do	do	do	Pour n'être pas ar. au b. pour cov. av. les levées, de bot. sur r.	19 janv. 1872	5 00	do
do	do	do	Domage causé à la boîte sur rue, No. 5	18 janv. 1872	2 00	do
do	do	do	Pour avoir négligé de desserv. la boîte à lettres sur rue, No. 18	26 janv. 1872	1 00	do
do	do	do	Pour avoir endommagé les malles avec des spiritueux	1er mai 1872	2 00	do
do	do	do	do	do	do	do

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

245 Barkerville	New Westminster.	Gerow & Johnson.	Retard et irrégularités en janvier et février 1872.....	5 janv. 1872	400 00	Non remise.
-----------------------	------------------	------------------	---	--------------------	--------	-------------

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 8.

Liste des Bureaux de poste établis en Canada pendant l'année expirée le
30 juin 1872.

Nom du bureau de poste.	Township ou paroisse	District électoral.	Maitre de poste.	Date de l'établissement.
Allensville	Stephenson	Muskoka	O Allen McNicol.....	1er novembre 1871.
Béatrice	Watt	Muskoka	O Richard Lance.....	1er octobre 1871.
Beaulieu	St. Pierre d'Orléans.	Montmorency	Q Prudent Blais	1er septembre 1871.
Becher	Sombra	Bothwell	O Daniel Shepley	1er novembre 1871.
Bismarck	Gainsborough	Monck	O Christian Trumm	1er mars 1872.
Bogart (ré-ouvert).	Hungerford	Hastings, D. E. . . .	O Abram Rutter	1er octobre 1871.
Bonaventure, Riv.	Hamilton	Bonaventure	Q Frederick Forest.....	1er avril 1872.
Britannia Mills.	St. Dominique.....	Bagot	Q William Twohey.....	1er avril 1872.
Buckshot	Clarendon	Addington	O Elisha Playfair	1er juin 1872.
Cadmus	Cartwright	Durham, D. O.	O George Workman	1er août 1871.
*Cairngorm (ré-ouvert).....	Metcalfe	Middlesex, D. O. . . .	O Francis Brown	1er mars 1872.
Candasville.....	Gainsborough	Monck	O John M. Culp.....	1er décembre 1871.
Cap Chatte.....	St. Norbert du Cap Chatte	Gaspé	Q Telesphore Roy.....	1er novembre 1871.
Cascades	Hull	Ottawa	Q Thos. M. Reid	1er mai 1872.
Cavan (ré-ouvert)	Cavan	Durham, D. E.	O David Walker	1er mai 1872.
Chambord	Metabetchouan	Chicoutimi	Q Job. Bilodeau	1er mai 1872.
Chantry	Bastard	Leeds, D. S.	O Samuel Chant	1er juillet 1872.
Charlemagne	St. Charles de Lachenaie	L'Assomption	Q Antoine Desparois dit Champagne	1er avril 1872.
Chatboro	Chatham	Argenteuil	Q Charles A. Bradford	1er décembre 1871.
Cherrywood	Pickering	Ontario, D. S.	O Charles Petty	1er juillet 1871.
Chlorydormes	Chlorydormes	Gaspé	Q Célestin Bélanger	1er janvier 1872.
Corbin	Hemmingford	Huntingdon	Q Alexander Fiddes	1er avril 1872.
Craig, St'n du ch.	St. Etienne de Lauzon	Lévis	Q Nazaire Fréchette	1er octobre 1871.
Dashwood	Hay	Huron, D. S.	O Noah Fried	1er décembre 1871.
Dee Side	Matapédia	Bonaventure	Q John Mowat	1er août 1871.
Désert, Lac	Loughboro	Addington	O J. M. Snook	1er septembre 1871.
Dickens	Yonge	Leeds, D. S.	O L. N. Phelps	1er août 1871.
East Broughton.	Broughton	Beauce	Q Rév. J. A. Pelletier	1er juin 1872.
Eastman's Springs	Gloucester	Russell	O D. H. Eastman	1er juin 1872.
Elba	Mono	Cardwell	O Charles Smith	1er juillet 1871.
Elizabethville (ré-ouvert).....	Hope	Durham, D. E.	O Johnston Beatty.....	1er avril 1872.
Elm	Huntley	Carleton	O Thomas Smith	1er juin 1872.
Elphin (ré-ouvert)	N. Sherbrooke	Lanark, D. N.	O Isaac Bloomberg	1er octobre 1871.
Fallowfield	Nepean	Carleton	O P. O'Meara	1er juin 1872.
Fardon	Farnham	Missisquoi	Q Seth W. Ross	1er décembre 1871.
*Fleetwood (ré-ouvert).....	Manvers	Durham, D. E.	O James Morrow	1er février 1872.
Frank Hill	Emily	Victoria, D. S.	O Thomas Franks	1er janvier 1872.
Genoa	St. Jérusalem	Argenteuil	Q James Gordon	1er octobre 1871.
Glanmire (ré-ouvert).....	Tudor	Hastings, D. N.	O John Ray	1er novembre 1871.
Grand Bend	Bosanquet	Lamton	O John Ironside	1er novembre 1871.
Grandes Coudées.	Jersey	Beauce	Q Jean Lambert dit Champagne	1er avril 1872.
Gravelotte.....	Middleton	Norfolk, D. N.	O Robert Quance	1er juin 1872.
Harlock	Hullett	Huron, D. N.	O Thomas Neilans	1er juin 1872.
Harpley	Stephen	Huron, D. S.	O Thos. N. Hayter	1er avril 1872.
Harrison's Corners	Cornwall	Cornwall	O Angus D. McGillis	1er août 1871.

*Ci-devant Mount Hope.

ÉTAT No. 8.—Listes des Bureaux de poste établis en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Township ou paroisse.	Division électoral.	Maître de poste.	Date de l'établissement.
Haseville	Stanbridge	Missisquoi	Q Thomas Hase	1er juin 1872.
Heyworth	Eardley	Ottawa	Q Robt. Breckenridge	1er avril 1872.
Huntersville	Ramsay	Linark, D. N.	O John Hunter	1er décembre 1871.
Killerby	Yarmouth	Elgin, D. E.	O John Hicks	1er novembre 1871.
Kingsford	Tyendinaga	Hastings, D. E.	O John McCollough	1er novembre 1871.
Knapdale	Mosa	Middlesex, D. O.	O Hector McLean	1er novembre 1871.
Lapuin	Loughborough	Frontenac	O Mad. E. Raymond	1er avril 1872.
La Tortue	St. Philippe	Laprairie	Q J. B. Rémillard	1er novembre 1871.
Leeds, village de	Leeds	Mégantic	Q Hugh McCutcheon	1er octobre 1871.
Lennox	Innisfil	Simcoe, D. S.	O Isaac Lennox	1er avril 1872.
Lieury	McGillivray	Middlesex, D. N.	O Alexander Smith	1er décembre 1871.
Lisgar	Chinguacousy	Peel	O Samuel Alexander	1er août 1871.
Long, Lac	Olden	Addington	O James Bender	1er juillet 1871.
Magnetawan	Chapman	Muskoka	O James Miller	1er août 1871.
Marble Rock	Leeds	Leeds, D. S.	O George Emery	1er février 1872.
Marie, lac	Stephenson	Muskoka	O Henry G. Ladell	1er octobre 1871.
Mayfair	Ekfrid	Middlesex, D. O.	O John Dalton	1er juin 1872.
Metz	Garafraxa	Wellington, D. C.	O John Mitchell	1er avril 1872.
Mille Vaches (ré-ouvert)		Saguénay	Q Rév. Pierre Boily	1er octobre 1871.
Moisie		Saguénay	Q Thos. Darling	1er octobre 1871.
Mono, stat. du ch.	Chinguacousy	Peel	O John Judge	1er juin 1872.
Mount Irwin	Galway	Peterborough, D. O.	O Christopher Irwin	1er novembre 1871.
Newport		Gaspé	O Clovis Desforges	1er septembre 1871.
Newport, Pointe de		Gaspé	Q Philip Hamon	1er septembre 1871.
Painswick	Innisfil	Simcoe, D. S.	O John Huggard	1er août 1871.
Perryboro	Hereford	Compton	Q Colvin Perry	1er juillet 1871.
Perretton	Westmeath	Renfrew, D. N.	O H. W. Perrett	1er avril 1872.
Phelipston	Flos	Simcoe, D. N.	O Robert H. Platt	1er juillet 1871.
Pinedale	Brock	Ontario, D. N.	O John Barker	1er octobre 1871.
Piopolis	Marston	Compton	Q Rév. P. B. Champagne	1er avril 1872.
Port Lambton	Sombra	Bothwell	O J. H. Sewell	1er novembre 1871.
Radstock (ré-ouvert)	Kildare	Joliette	Q William Coulter	1er novembre 1871.
Rathburn	Mara	Ontario, D. N.	O Timothy Cuddahee	1er mai 1872.
Ravenscliff	Chafey	Muskoka	O James Sharp	1er avril 1872.
Reaboro	Ops	Victoria, D. S.	O John Holbert	1er octobre 1871.
Renforth	Ancaster	Wentworth, D. S.	O Robert Mahew	1er septembre 1871.
Rivière La Madeleine		Gaspé	Q Edward Vachon	1er juin 1872.
Rock Forest	Orford	Sherbrooke	Q Gerard Nagle	1er janvier 1872.
Rock, village de	Gloucester	Russell	O Dlle E. M. Evans	1er juillet 1871.
St. Bazile le Grand	St. Bazile le Grand	Chambly	Q Eusèbe Lalumière	1er avril 1872.
St. François de Sales	St. François de Sales	Laval	Q Alphonse Jasmin	1er septembre 1871.
St. Honoré	Shenley	Beauce	Q Pierre Boucher	1er juillet 1871.
St. Joachim de Shefford	Roxton	Shefford	Q Joseph Bachand	1er avril 1872.
St. Monique des Deux Montagnes	St. Monique des Deux Montagnes	Deux Montagnes	Q Damase Léonard	1er juin 1872.
Segeun, chute de	Monteith	Muskoka	O D. F. Burk	1er août 1872.
Siloam	Uxbridge	Ontario, D. N.	O S. Wedderfield	1er avril 1872.
Sud, baie du	Marysburgh	Prince-Édouard	O W. H. Sloan	1er juin 1872.
South Roxton (ré-ouvert)	Roxton	Shefford	Q Wright Ball	1er avril 1872.
Taunton	Whitby	Ontario, D. S.	O William Willard	1er juillet 1871.
Temperanceville	King	York, D. N.	O William Bruce	1er octobre 1871.
Thiers	Thetford	Mégantic	Q Joachim Delisle	1er juin 1872.
Tintern	Clinton	Lincoln	O Benoni Crumb	1er juin 1872.
Tortue, lac à la	Humphrey	Muskoka	O Alexander Ross	1er juillet 1871.

ETAT No. 8.—Liste des Bureaux de poste établis en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Township ou paroisse.	Division électorale.	Maitre de poste.	Date de l'établissement.
Tyneside	Seneca	Haldimand	O Edward Bayley	1er octobre 1871.
Upper Wakefield.	Wakefield	Ottawa	Q Patrick Farrell	1er mai 1872.
Venosta	Low	Ottawa	Q John Macauley	1er juillet 1871.
Vereker	Colchester	Essex	O Tancred Caya	1er octobre 1871.
Victoria, havre de	Tay	Simcoe, D. N.	O John Kean	1er mai 1872.
Viger, mines de (ré-ouvert)	Chester	Arthabaska	Q Guillaume Lamothe	1er septembre 1871.
Vinoy	Suffolk	Ottawa	Q Joseph Leduc	1er décembre 1871.
Walpole, Ile de	Chatham	Kent	O James Johnson	1er novembre 1871.
Warburton	Lansdown	Leeds, D. S.	O J. H. Keating	1er février 1872.
Waubamik	Ferguson	Algoma	O Robert Reid	1er août 1871.
Waubuno	Moore	Lambton	O Thomas Moore	1er janvier 1872.
Winger	Wainfleet	Monck	O Jacob Winger	1er décembre 1871.
Yarm	Clarendon	Q Pontiac	Q Robert McJanet	1er septembre 1871.
Yeovil	Egremont	Grey, D. S.	O Joseph Bunston	1er janvier 1872.
Zealand	Oso	Addington	O Joseph Davis	1er juillet 1871.
Ziska	Monck	Muskoka	O W. H. Spencer	1er mai 1872.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Back Bay, B. I	Charlotte	Samuel Craig, Jun. ..	1er février 1872.
Barnaby River, B. I.	Northumberland ..	George Heenan	1er novembre 1871.
Birdton, B. I.	York	Robert Bird	1er avril 1872.
Black Point, B. I.	Ristigouche	H. Connacher	1er novembre 1871.
Girvan, établis. de, B. I.	Kent	Thomas D. Holmden ..	1er juillet 1871.
Johnson's Mills, B. I.	Westmoreland	Edward Babcock	1er novembre 1871.
Kingsley, B. I.	York	George N. Foster	1er avril 1872.
Little Branch, B. I.	Northumberland ..	Alexander Cameron ..	1er novembre 1871.
Lytleton, B. I.	Northumberland ..	David Somers	1er août 1871.
Moore's Mills, B. I. (ré-ouvert).	Charlotte	Joseph Cormick	1er juillet 1871.
Napan, B. I.	Northumberland ..	Archibald Campbell ..	1er novembre 1871.
Pont du Nord-Ouest, B. I.	Northumberland ..	Edward Sinclair	1er mai 1872.
Rusagornis, station B. I.	Sunbury	John McGill	1er octobre 1871.
Shannonvale, B. I.	Ristigouche	Nathaniel Perrott	1er août 1871.
Sheffield, académie, B. I.	Sunbury	G. F. Burpee	1er novembre 1871.
Tabucintac River, B. I.	Gloucester	Thomas A. Harris	1er août 1871.
Haut St. François, B. I.	Victoria	Richard Tobin	1er décembre 1871.
Waweig, (ré-ouvert) B. I.	Charlotte	Margaret Ruddick	1er septembre 1871.
West Quaco	St. Jean	Mrs. C. Nugent	1er février 1872.

ETAT No. 8.—Liste des Bureaux de poste établis en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Township ou paroisse.	Division électorale.	Maitre de poste.	Date de l'établissement.
-------------------------	-----------------------	----------------------	------------------	--------------------------

NOUVELLE - ECOSSE.

Avonport, Station, B. I.		Kings	W. F. Newcomb	1er juin 1872.
Baie Baddeck, B. I.		Inverness	Charles McDonald	1er septembre 1871.
Big Tracadie, B. I.		Antigonishe	William Genoir	1er juillet 1871.
*Cameron, B. I.		Inverness	Thomas Tompkins	1er août 1871.
†Channel Islands, B. I.		Cap Breton	Henry V. Brown	1e3 août 1871.
Chimney Corner, B. I.		Inverness	Allan McKenzie	1er septembre 1871.
Chipman's Brook, B. I.		Kings	Thomas Murphy	1er janvier 1871.
Forbes, B. I.		Colchester	John Forbes	1er juillet 1871.
Fox River, B. I.		Cumberland	J. L. Hatfield	1er juin 1872.
French Vale, B. I.		Cap Breton	Duncan McSwain	1er janvier 1872.
Glen Alpine, B. I.		Antigonishe	Thomas Cooper	1er avril 1872.
Grand Étang, B. I.		Inverness	Dennis McGarry	1er août 1871.
Grosvenor, B. I.		Guysboro'	Samuel O'Neil	1er juillet 1871.
Hacketts, Anse, B. I.		Halifax	Elias Grono	1er août 1871.
Hornsey, B. I.		Cumberland	George Reeve	1er janvier 1872.
Indian Point, B. I.		Lunenburg	James Moser	1er novembre 1871.
Lower Woods Harbour, B. I.		Shelburne	S. K. Mood	1er avril 1871.
Metaghan, Rivière, B. I.		Digby	Justinian Comeau	1er juillet 1871.
Mortonville, B. I.		Hants	Josiah Smith	1er octobre 1871.
Newbridge, B. I.		Inverness	Donald M. Lord	1er juillet 1871.
Newton Mills, B. I.		Colchester	James Creelman	1er avril 1871.
Parker, Anse, B. I.		Annapolis	John Halliday	1er juillet 1871.
Pointe Clear, B. I.		Victoria	Niel Gillis	1er août 1871.
Ross Corner, B. I.		Kings	D. G. Ross	1er janvier 1872.
St. Esprit, B. I.		Richmond	John Matheson	1er juillet 1871.
Sandbeach, B. I.		Yarmouth	W. R. Pinkney	1er novembre, 1871.
South Bar of Sydney River, B. I.		Cap Breton	James Fraser	1er août 1871.
Stronach Mountain, B. I.		Annapolis	George Stronach	1er juillet 1871.
Teviotdale, Station, B. I.		Colchester	George N. Christie	1er janvier 1872.
Three Sisters, B. I.		Cumberland	J. R. Thompson	1er avril 1872.
Upper Woods Harbour, B. I.		Shelburne	W. H. Matheson	1er avril 1872.
Vernon, Mines, B. I.		Kings	John R. Ilsley	1er juin 1872.
Way Side, B. I.		Cumberland	John Power	1er août 1871.
Woodville, B. I.		Hants	Shubael Parker	1er juin 1872.

*Appelé depuis Emerald.

†Appelé depuis Eskasoni.

ETAT No. 8.—Liste des Bureaux de poste établis en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Township ou paroisse.	Division électorale.	Maître de poste.	Date de l'établissement.
MANITOBA.				
Baie St. Paul.....	Baie St. Paul.....	Marquette.....	Félix Chénier.....	1er juillet 1871.
Burnside.....	Portage La Prairie..	do.....	Kenneth McKenzie..	do
Headingly.....	Headingly.....	Selkirk.....	John Taylor.....	do
High Bluff.....	High Bluff.....	Marquette.....	John Norquay.....	do
Kildonan.....	Kildonan.....	Selkirk.....	John Fraser.....	do
Mapleton.....	St. Pierre.....	Lisgar.....	John Kippling.....	do
Palestine.....	.....	Marquette.....	George West.....	1er avril 1872.
Parker Crique.....	St. André.....	Lisgar.....	Francis Gillman.....	1er mai 1872.
Pembina.....	St. Agathe.....	Provencher.....	William Watt.....	1er juillet 1871.
Pigeon, Lac au.....	St. François Xavier..	Marquette.....	J. M. House.....	do
Pointe du Chêne.....	St. Anne.....	Provencher.....	Alexander Chisholm..	do
Poplar Point.....	Poplar Point.....	Marquette.....	David Tait.....	do
Portage La Prairie..	Portage La Prairie..	Marquette.....	Chas. House.....	do
St. Boniface.....	St. Boniface.....	Selkirk.....	Joseph Dubuque.....	1er mai 1872.
St. Charles.....	St. Charles.....	Selkirk.....	Mary Adshead.....	1er juillet 1871.
St. François Xavier	St. François Xavier..	Marquette.....	J. B. Thibeault.....	do
St. Jacques.....	St. Jacques.....	Selkirk.....	James McKay.....	do
St. Norbert.....	St. Norbert.....	Provencher.....	Joseph Lemay.....	do
St. Pierre.....	St. Pierre.....	Lisgar.....	Edward Thomas.....	do
White Mud River..	Portage La Prairie..	Marquette.....	Peter Garrioch.....	do

COLOMBIE BRITANNIQUE.

Ashcroft.....	.....	Yale.....	Henry P. Cornwall.....	En opération le
Barkerville.....	.....	Caribou.....	John Bowron.....	1er mai 1871.
Burrard Inlet.....	.....	New Westminster.....	Maximilien Michaud..	do
Cachée, Crique... .	.....	Yale.....	James Campbell.....	do
Chemainus.....	.....	Vancouver.....	Thomas G. Askew.....	do
Clinton.....	.....	Caribou.....	Charles E. Pope.....	do
Comox.....	.....	Vancouver.....	Alexander Rodell.....	do
Cowichan.....	.....	Vancouver.....	Samuel Harris.....	do
Duck et Pringle... .	.....	Yale.....	James Duck.....	do
Esquimault.....	.....	Victoria.....	John T. Howard.....	do
Hope.....	.....	Yale.....	John G. Wirth.....	do
Kamloops.....	.....	Yale.....	James McKenzie.....	do
Kootenay.....	.....	Yale.....	James Normansell.....	do
Lac La Hache.....	.....	Caribou.....	Patrik Gannon.....	do
Langley.....	.....	New Westminster.....	W. W. Gibb.....	do
Lillooet.....	.....	Caribou.....	E. Tynon.....	do
Lytton.....	.....	Yale.....	John Boyd.....	do
Maple Bay.....	.....	Vancouver.....	William Beaumont.....	do
Nanaimo.....	.....	Vancouver.....	James Harvey.....	do
New Westminster..	.....	New Westminster.....	Valentine B. Tait.....	do
Ominica.....	.....	Caribou.....	Francis Pagé.....	do
150 Mile House... .	.....	do.....	Robert H. Young.....	do
Quesnel.....	.....	do.....	Alex Barlow.....	do
Skeena.....	.....	do.....	Thomas Hankin.....	do
Soda Creek.....	.....	do.....	Robert McLeese.....	do
Spence, Pont de... .	.....	Yale.....	John Murray.....	do
Sumas.....	.....	New Westminster.....	David W. Miller.....	do
Van Winkle.....	.....	Caribou.....	J. L. Lindhard.....	do
Victoria.....	.....	Victoria.....	Henry Wootton.....	do
Yale.....	.....	Yale.....	D. McQuarrie.....	do

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes

ETAT No. 8.—A.

LISTE des Bureaux de poste fermés en Canada durant l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom du bureau.	Division électorale.	Maitre de poste.	Date de la discontinuation.	Raison de la discontinuation.
----------------	----------------------	------------------	-----------------------------	-------------------------------

ONTARIO ET QUÉBEC.

Bogart	Hastings, D. E. O	A. L. Bogart...	1er sept. 1871	Le maître de p. s'étant démis, on n'a pu trouver une pers. compét. pour le remplacer.
Borelia	Ontario, D. N. O	James Jewett...	1er mars 1872.....	do do
Dornoch	Oxford, D. S. O	James Campbell..	1er avril 1872	do do
Drury	Simcoe, D. N. O	William McNab..	1er mars 1872	do do
Elizabethville	Durham, D. E. O	J. McMurtry	1er janvier 1872 ..	do do
Glenlyon	Bruce, D. S. O	William Hay	1er juin 1872	do do
Green Point	Prince Edouard O	Philip Roblin...	1er fév. 1872	do do
Indian River	Peterboro', D. E. O	James Conway	1er sept. 1871	do do
Largie	Elgin, D. O. O	H. McPherson...	1er sept. 1871	do do
Leavens	Grey, D. N. O	John McMulkin..	1er janvier 1872 ..	Le maître de poste étant mort, on n'a pu trouver une pers. compét. pour le remplacer.
Mathers	Peterboro, D. E. O	Thomas Mathers	1er mars 1872.....	Le maître de p. s'étant démis, on n'a pu trouver une pers. compét. pour le remplacer.
Mount Hope	Middlesex, D. O. O	Stephen Thomas.	1er déc. 1871.....	do do
Mount Webster ..	Leeds, D. S. O	Robert Webster.	1er fév. 1872	Mort du maître de p. et bureau jugé inutile.
Pelham Union.....	Monck	J. J. Bradt....	1er déc. 1871	Le maître de p. s'étant démis on n'a pu trouver une pers. compét. pour le remplacer.
Wesley	Oxford, D. S. O	John Jenkinson.	1er juil. 1871	Le maître de poste s'étant démis, il n'a pas été jugé nécessaire de maintenir ce bureau plus longtemps.
Willowgrove.....	Haldimand	Thomas Keating.	1er juin 1872	Le maître de p. s'étant démis, on n'a pu trouver une pers. compét. pour le remplacer.
Woodbury	Brant, D. S. O	Lionel Shepherd.	1er juin 1872.....	Le maître de poste s'étant démis, il n'a pas été jugé nécessaire de maintenir ce bureau plus longtemps.
Ulyatt	Grey, D. N. O	John Alcock...	1er sept. 1871.....	Le maître de p. s'étant démis, on n'a pu trouver une pers. compét. pour le remplacer.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Lameque, B. I. ...	Gloucester.....	H. A. Sormany.	1er déc. 1871.....	Le maître de p. s'étant démis, on n'a pu trouver une pers. compét. pour le remplacer.
Middleton, B. I..	Westmoreland...	Mary C. Dickson.	1er déc. 1871.....	do do
Lower Hillsborough, B. I.	Albert	C. Christopher..	1er mai 1872.....	Par suite de l'ouverture du bu. de p. d'Upper Hillsborough.

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 8.—B.

LISTE des nouvelles routes postales établies en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

ROUTE.		Nombre de voy. par semaine.	Parcours en milles	Date de l'établissement.
DE	A			

DIVISION DE LONDON.

Alberton	Jerseyville	3	3	1er avril 1872.
Alvinston	Watford	3	8	1er janvier 1872
Bothwell	Florence	6	9	do do
Brantford	Stations de Brantford et Harris- burg, ch. de fer Grand Occid.	24	$\frac{1}{2}$	27 novembre 1871.
Brewster	Grand Bend	2	2	1er mai 1872.
Candasville	Rosedene	2	6	1er décembre 1871.
Colinville	Waubuno	1	6	1er mai 1872.
Crumlin	Evelyn	2	5	1er avril 1872.
Dashwood	Sarepta	3	$1\frac{1}{2}$	1er décembre 1871.
Florence	Shetland	3	4	1er janvier 1872.
Glanworth	Kellerby	2	5	1er novembre 1871.
Grand Bend	Moray	2	10	1er avril 1872.
Harrisburg	Stat. du ch. de fer de Brantford et Harrisburg, branche du G. O.	24	$\frac{1}{8}$	27 novembre 1871.
Innerkip	Strathallan	6	7	1er avril 1872.
Knapdale	Newbury	1	6	1er novembre 1871.
Lilley's Corner's	London	12	1	1er avril 1872.
North Seneca	Tyneside	2	3	1er octobre 1871.
Poole	Milverton	6	4	1er mai 1872.
Paris, Station de	Simcoe, via Scotland et Round Plains, etc.	6	28	15 août 1871.
Port Lambton	Wallaceburg, via Becher	2	12	1er novembre 1871.
Welland	Winger	1	5	1er décembre 1871.
Cleveland	Port Stanley	2	74	15 juillet 1871.

DIVISION DE TORONTO.

Albion	Station	12	$\frac{1}{2}$	1er octobre 1871.
Allendale	Painswick	3	$3\frac{1}{2}$	1er août 1871.
Alloa	Edmondton	3	3	1er novembre 1871.
Alton	Station	12	1	1er octobre 1871.
Apto	Phelpston	2	3	1er juillet 1871.
Arthur	Station	24	1	18 décembre 1871.
Ashdown	Jac à la Tortue	1	$6\frac{1}{2}$	1er juillet 1871.
Atherley	Rathburn	1	6	1er mai 1872.
Beaverton	Station	12	$\frac{1}{2}$	1er août 1871.
Brooklin	do	12	$\frac{1}{2}$	1er juin 1872.
Burton	Cartwright	3	5	1er août 1871.
Buttonville	Unionville	3	$3\frac{1}{2}$	1er octobre 1871.
Caledon	Station	12	$\frac{1}{2}$	1er octobre do
Cambray	do	12	$2\frac{1}{2}$	1er août do
Cannington	do	12	$\frac{1}{2}$	1er janvier 1872.
Cherrywood	Dunbarton	3	$3\frac{1}{2}$	1er juillet 1871.
Churchville	Lennox	2	3	1er avril 1872.
do	Lisgar	2	4	1er août 1871.
Dundalk	Ronaldsday	2	10	1er janvier 1872.
East Oro	Steele	3	$4\frac{1}{2}$	4 décembre 1871.
Enfield	Taunton	2	2	1er juillet 1871.
Fernismore	Frank Hill	1	6	1er janvier 1872.
Fergus	Metz	1	8	1er avril 1872.
Goodwood	Station	6	$\frac{1}{2}$	1er octobre 1871.

ETAT No. 8, B.—Liste des nouvelles routes postales établies en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

ROUTE.		Nombre de voyages par semaine.	Par-cours en milles.	Date de l'établissement.
De	A			
Huntsville.....	Ravenscliffe.....	1	8	1er avril 1872.
Kenilworth.....	Station.....	12	$\frac{1}{2}$	18 décembre 1871.
Kinmount.....	Mont Irwin.....	1	8	1er novembre 1871.
Klineburg.....	Station.....	12	$1\frac{1}{2}$	1er octobre 1871.
Magnetawan.....	Rosseau.....	1	33	1er août do
Manchester.....	Station.....	12	1	5 juin 1872.
Markham.....	do.....	12	$\frac{3}{4}$	18 septembre 1871.
Mary Lake.....	Utterson.....	2	3	1er octobre 1871.
Michipicoton, rivière.....	Sault Ste. Marie.....	1 p. m.	160	1er janvier 1872.
Mount Forest.....	Station.....	24	$\frac{1}{2}$	18 décembre 1871.
Myrtle.....	do.....	12	$\frac{1}{2}$	5 juin 1872.
Orangeville.....	do.....	12	$\frac{3}{4}$	1er octobre 1871.
Orillia.....	do.....	12	$\frac{3}{4}$	27 novembre 1871.
Pinedale.....	Wick.....	2	4	1er octobre 1871.
Port Perry.....	Station.....	12	$\frac{1}{2}$	5 juin 1872.
Prince Albert.....	do.....	12	$\frac{1}{2}$	do do
Reaboro'.....	do.....	6	$\frac{1}{2}$	1er octobre, 1871.
Rockside.....	Salmonville.....	2	4	1er mars, 1872.
Shanty Bay.....	Station.....	6	$\frac{1}{2}$	1er avril, do
Siloam.....	Uxbridge.....	2	5	do do
Stouffville.....	Station.....	12	$\frac{1}{2}$	18 septembre 1871.
Toronto.....	Station T. G. et B.....	12	$\frac{1}{2}$	1er octobre do
do.....	Station T. et Nipissing.....	12	$\frac{1}{2}$	18 septembre do
Unionville.....	Station.....	12	$\frac{1}{2}$	do do
Uxbridge.....	do.....	12	$\frac{1}{2}$	do do
Whitby.....	do.....	12	$1\frac{1}{2}$	5 juin 1872.
Woodbridge.....	Station T. G. et B.....	12	$\frac{1}{2}$	1er octobre 1871.
Woodville.....	Midland do.....	12	2	1er août do
do.....	Nipissing do.....	6	$0\frac{1}{2}$	1er janvier 1872.

DIVISION DE KINGSTON.

Avonmore.....	Mille Roches.....	2	13	1er août 1871.
Ardoch.....	Gemley.....	1	9	1er juin 1872.
Chantry.....	Harlem.....	2	$1\frac{3}{4}$	1er juillet 1871.
Désert, Lac.....	Loughboro'.....	1	11	1er septembre 1871.
Glanmire.....	Millbridge.....	1	7	1er novembre do
Kingsford.....	Lonsdale.....	3	2	do do
Marble Rock.....	Station de Gananoque.....	2	$4\frac{1}{2}$	1er février 1872.
North Douro.....	do de chemin de fer.....	12	$\frac{1}{8}$	1er novembre 1871.

DIVISION DE L'INSPECTEUR EN CHEF.

Bell's Corners.....	Fallowfield.....	3	4	1er juin 1872.
Bristol.....	Sand Point.....	6	$4\frac{1}{2}$	25 décembre 1871.
Fort Coulonge.....	Waltham.....	2	15	1er do do
Low.....	Venosta.....	1	8	1er juillet 1871.
March.....	Quai du bateau à vapeur.....	6	$\frac{1}{2}$	1er août 1871.

DIVISION DE MONTREAL.

Abercorn.....	Station de chemin de fer.....	6	$\frac{3}{4}$	1er novembre 1871
Adamsville.....	Brigham.....	6	4	do do
do.....	Granboro.....	3	6	do do
Brigham.....	Station de chemin de fer.....	12	$\frac{1}{4}$	do do
Coaticooke.....	Paquetteville.....	2	22	1er juillet 1871.

ETAT No. 8; B.—Liste des nouvelles routes postales établies en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

ROUTE.		Nombre de voyages par semaine.	Par-cours en milles.	Date de l'établissement.
De	A			
Chatboro'	Cushing	2	3	1er décembre 1871.
Côte des Saints	Ste Monique des Deux Montagnes	6	1	1er juin 1872.
Cowansville	Station du chemin de fer	12	$\frac{1}{2}$	1er novembre 1871.
East Farnham	do do	6	1	do do
Farn don	Haseville	2	7	1er juin 1872.
do	Station de chemin de fer	6	14 rods.	1er décembre 1871.
Genoa	St. Hermas	2	$3\frac{1}{2}$	1er octobre 1871.
Granby	Roxton Pond, <i>via</i> Savages Mills.	3	$12\frac{1}{2}$	1er avril 1872.
Hatley	Station du chemin de fer de la vallée Massawippi	6	$3\frac{1}{2}$	16 novembre 1871.
Knowlton	Sutton, Jonction de	6	7	1er janvier 1872.
Lac Masson, chemin du	St. Hippolyte de Kilkenny	2	3	1er juillet 1871.
Lac Mégantic	Piopolis	12	6	1er mai 1872.
L'Assomption	St. Julien, <i>via</i> St. Jacques et St. Esprit	6	23	1er avril 1872.
North Sutton	Brome-Ouest	6	2	1er novembre 1871.
St. Bazile le Grand	Station de ch. de fer à St. Bruno	12	6	1er avril 1872.
St. Herménégilde	Ricards	1	1	1er octobre 1871.
St. Stanislas de Kostka	Valleyfield	3	8	1er juillet 1871.
Sutton	Station de chemin de fer	12	$1\frac{1}{2}$	1er novembre 1871.
Sweetsburg	do do	12	do do	do do
West Brome	do do	12	do do	do do
SERVICES PAR CHEMIN DE FER.				
West Farnham, (chemin de fer des comtés du sud-est.	Richford, Vermont	6	34	30 octobre 1871.

DIVISION DE QUÉBEC.

Adderley	St. Pierre Baptiste	3	3	1er janvier 1872.
Broughton	Broughton-Est	1	6	1er juin 1872.
East Broughton	Broughton-Ouest, (<i>via</i> Thiers)	1	18	1er juin 1872.
Gaspé, Bassin de	Rive nord du fleuve St. Laurent.	Semi-m.		10 mai 1872.
Grandes Coudées	Jersey, (Beauce)	1	14	1er juin 1872.
Moïsic	Québec	Tri-men	420	1er octobre 1871.
St. Evariste de Forsyth	St. Honoré	1	7	1er juillet 1871.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Blissville et établissement Patterson	Station de chemin de fer à Hoyt	3 & 2	1 et 2	11 octobre 1871.
St. George	Back Bay	1	7	1er février 1872.
Westmoreland, Pointe	Station de chem. de fer Au Lac.	12	1	1er octobre 1871.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Pointe Brûlée	Forbes'	1	2	1er juillet 1871.
Broad Cove Marsh	Chimney Corner	3	5	do do
McKenzie, chemin de	Parkers Cove	1	8	do do
Salmon, chemin de	Ward, Glebe et Post Roads	1	$6\frac{1}{2}$	do do
Lac Ainslie, (côté sud)	Lac Ainslie	1	6	do do
Falmouth, (pont de Windsor)	Mortonville	3	7	1er octobre 1871.
India Point	Baie Mahone	1	4	1er novembre 1871.

ETAT No. 8, B.—Liste des nouvelles routes postales établies en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

ROUTE.		Nombre de voyages par semaine.	Parcours en milles.	Date de l'établissement.
De	A			
French Vale.....	Bras Nord-Ouest.....	1	5	1er janvier 1872.
Elmsdale, O. P.....	Station de chemin de fer.....	12	60 verg's	do do
Advocate Harbour.....	Trois Sœurs.....	1	10	1er avril 1872.
Halifax.....	St. Jean, N.-B., (par steamer.)..	1		21 mars 1872.
Chipman Brook.....	Lakeville.....	2	12	1er avril 1872.
Cheverie.....	Kennetcook.....	1	8	1er mai 1872.
Upper Newport.....	Woodville.....	1	1½	do do

PROVINCE DE MANITOBA.

Nid d'Aigle.....	Lower Fort Garry.....	1	11	1er août 1871.
Portage la Prairie.....	Rivière Blanche.....	1	19	1er septembre 1871.

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

LISTE de toutes les routes postales discontinuées en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, indiquant chaque route discontinuée et le motif de la discontinuation.

ROUTE.		Par-cours en milles.	No. de voyages par semaine.	Date de la discontinuation.	Motif de la discontinuation.
De	A				
Ancaster	Langford	12	6	1er avril 1872	Route devenue inutile par l'ouverture du chemin de fer de Brantford et Harrisburg, etc.
Bentley	Morpeth	6	6	1er juillet 1871	Bentley étant desservi par Pondeau seulement, au lieu de l'être par Rondeau et Morpeth.
Brewster	Johnston, Moulins de	5	2	1er mai 1872	Brewster desservi par une extension de la route postale de Moray à Grand Bend.
Edgecumbe	Millbank	5	2		Edgecumbe desservi par Milverton.
Evelyn	Thorndale	6	2	1er avril 1872	Evelyn desservi par une extension de la route postale de London à Crumlin.
Fort Erie	Stat. de ch. de fer E. et O.	3	12	19 avril 1872	Par suite de la disc. du tr. de la malle par le ch. de f. d'Erie et d'Ontario.
Ingersoll	Wesley	6	2	1er juillet 1871	Bureau de poste de Wesley fermé.
Jordan	Felham Union	4	2	1er décembre 1871	Bureau de poste de Felham Union fermé.
Large	Wallacetown	7	2	1er octobre 1871	Bureau de poste de Large fermé.
Newbury	Sheldand	6	1	1er janvier 1872	Sheldand desservi par la voie de Bothwell et Florence.
Niagara	Station de chemin de fer.	4	12	19 avril 1872	Transport des mailles par le chemin de fer d'Erie et d'Ontario, discontinué.
Fort Erie	Niagara	30 1/2	6	19 avril 1872	DISCONTINUATION DU SERVICE PAR CHEMIN DE FER.

DIVISION DE LONDON.

DIVISION DE TORONTO.

Albion	Tornore	3	6	9 octobre 1871	Remplacé par le service du chemin de fer.
Alloa	Edmonton	2 1/2	3	1er septembre 1871	Bureau de poste Alloa fermé.
Alvanley	Parkhead	6	1	1er mai 1872	Parkhead étant desservi par Hepworth, la correspondance avec Alvanley, n'étant plus nécessaire, a été discontinuée.
Arthur	Mount Forest	15	6	17 décembre 1871	Remplacé par le service du chemin de fer.
Barrie	Orillia (par bat. à vapeur)	30	6	Clôt. de la navigation	Orillia étant en correspondance avec Barrie, par chemin de fer, ce service n'est plus nécessaire.
Barrie	Shanty, baie de	6	2	1er avril 1872	Baie de Shanty desservie par la station du chemin de fer.

Bell Ervat	Port Perry	31	6	1er janvier 1872	Remplacé par service de chemin de fer.
Beaverton	Orillia (par vapeur)	42	6	F. de la nav. 1871	Orillia étant en correspondance avec le chemin de fer à Barrie, ce service n'est plus nécessaire.
Caledon	Orangeville	6 1/2	6	9 octobre 1871	Remplacé par service de chemin de fer.
Claude	Sandhill	4	6	" " "	do
Clifford	Sligo	3	6	" " "	do
Creek Bank	Harrison	6 1/2	6	24 décembre 1871	Remplacé par le service de Caledon et Caldwell via Sligo.
Dalston	Drayton	8	3	Bureau de poste de Drury fermé.	Drayton desservi par chemin de fer.
Dalston	Drury	5 1/2	6	1er mars 1872	Bureau de poste de Drury fermé.
Dollar	Edgar	4	6	2 décembre 1871	Cette section de la route de Dalston et Orillia a été discontinuée lors de l'établissement de la corresp. par chemin de fer entre Barrie et Orillia.
Dorking	Thornhill	3 1/2	6	1er octobre 1871	Dollar servi par Unionville par la route de Gormley et Unionville.
Dorking	Listowel	12	3	1er avril 1872	Listowel étant en correspond. avec le chemin de W. G. et B., cette partie de la route de Hawkesville et Listowel, entre Dorking et Listowel n'étant plus nécessaire a été discontinuée.
Dryden	Harrison	8	3	2 décembre 1871	Dryden desservi par chemin de fer.
Georgina	Beaverton	17	6	1er avril 1872	Discontinué par suite du prolong. du ch. de f. de Midland et Beaverton
Hawkestone	Débarcadere	0 1/2	6	F. de la nav. 1871	Hawkestone desservi par le chemin de fer.
Headford	Richmond Hill	3	2	1er octobre 1871	Le bureau de Headford étant desservi par Unionville, la correspondance avec Richmond Hill a été discontinuée.
Horning's Mills	Honeywood	5	2	1er janvier 1872	La route de Horning's Mills et Shelburne étant desservie deux fois par semaine, la correspondance entre Honeywood et Horning's Mills a été discontinuée.
Macville	Sandhill	3	3	9 octobre 1871	Remplacé par service de chemin de fer.
Mono Mills	Orangeville	7	2	" " "	do
Paceville	Ronaldsay	10	2	1er janvier 1872	Ronaldsay desservi par Drumdelk
Rugby	Orillia	6	6	2 décembre 1871	Cette section de la route de Dalston et Orillia a été discontinuée par suite de l'établissement de communication de chemin de fer entre Barrie et Orillia.
Sturton	Huston	3	6	3 octobre 1871	Huston desservi par chemin de fer.
Thistleton	Woodbridge	9	6	9 octobre 1871	Remplacé par service de chemin de fer.
Ulyatt	Vandeleur	14	2	1er " "	Bureau de poste à Ulyatt fermé.

DIVISION DE KINGSTON.

Avonmore	Newington	7	2	31 juillet 1871	Remplacé par l'établissement du service de Mille Roches et Moose Creek.
Inverary	Lapum	6	2	30 juin 1872	Remplacé par l'établissement du service de Loughboro et Lac Opinicon
Latimer	Wolf's Corners	1	3	31 mai 1872	Bureau de poste de Latimer, fermé.
Mount Webster	Warburton	1	1	31 jan. 1872	Permetteur du bureau de poste de Mont Webster.
Newington	Northfield	2 1/2	1	31 mai 1872	Remplacé par le service de Mille Roches et Moose Creek.
North Douro	Peterboro	10	6	31 octobre 1871	Douro Nord, desservi par le chemin de fer de Midland.

DIVISION DE L'INSPECTEUR EN CHEF.

Dunrobin	March	6	3	1er août 1871	Cette section de la route de March et March sud est discontinuée l'été, par suite des arrangements faits pour desservir le bureau de poste de March en été par les vapeurs de la rivière Ottawa.
----------	-------	---	---	---------------	--

Liste de toutes les routes postales discontinuées en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, indiquant chaque route discontinuée et le motif de la discontinuation.

De	Route.		Par cours en milles.	No. de voyages par semaine.	Date de la discontinuation.	Motif de la discontinuation.
	A					
Ayer's Flat	Hatley	.....	5	6	15 nov. 1871.....	Remplacé par un nouveau service entre Hatley et le chemin de fer de la vallée de Massawippi.
do	Magog	.....	8	6	1er janvier 1872.....	Rimplacé par le rétablissement du service entre Magog et Sherbrooke.
East Hereford	Paquetteville	.....	7	1	1er juillet 1871.....	Cette section du service de Hereford-Est et St. Malo a été discontinuée lors du rétab. du service de Heb. entre Coaticook et Paquetteville.
Granby	Sweetsburg	.....	19	3	1er nov. 1871.....	Remplacé par Adamsville, Brigham, Adamsville et Granboro'.
do	Roxton Falls	.....	16	2	1er avril 1872.....	Remplacé par Granby et Roxton Pond, Roxton Falls et Waterloo, <i>via</i> Savage's Mills.
Knowlton	Sweetsburg	.....	12	6	1er janvier 1872.....	Remplacé par Knowlton et la Jonction de Sutton.
L'Assomption	St. Jacques de L'Achigan	.....	13	3	1er avril 1872.....	Ces routes postales ont été discontinuées lors de la ré-organisation du service entre L'Assomption et Ste. Julienne, lequel comprend St. Alexis et St. Jacques.
St. Alexis	do	.....	3	3	1er avril 1872.....	Service discontinué, remplacé par Joliette et Rawdon.
Rawdon	do	.....	15	3	1er janvier 1872.....	Remplacé par service quotidien entre St. Germain et Drummondville.
St. Germain	St. Guillaume	.....	13½	2	1er juillet 1871.....	
St. Louis de Gonzague	St. Stanislas de Kostka	.....	7	2	do	Remplacé par St. Stanislas de Kostka et Valleyfield.
Stanbury	Stanbridge Est.	.....	7	2	1er juin 1872.....	Remplacé par le nouveau service de la station du ch. de f. de Farndon.
Sweetsburg	Waterloo	.....	17	3	1er avril 1872.....	Discontinué après l'ouverture du chemin des comtés du S. E.
do	Farnham Ouest	.....	18	6	1er nov. 1871.....	do
do	Richford, Vt	.....	19	6	1er nov. 1872.....	Remplacé par le chemin de fer des comtés S. E.

DIVISION DE QUÉBEC.

St. Nicolas	Station de chemin de fer.	6	3	1er août 1871.....	Lors du rétab. du service quotidien entre Lévis et Trois-Rivières <i>via</i> St. Nicolas.
Mekinaac	St. Tite	8	1	1er juin 1872.....	Route discontinuée par la fermeture du bureau de poste à Mekinaac....

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Chesley's	Chemin Dalhousie	16	1	30 juin 1871.....	Remplacé par la route postale entre Aylesford et Bridgewater.
Aylesford	Morrison et Lac George	13	1	do	do
Bill Town	Ruisseau Chipman	12	3	31 mars 1872.....	Remplacé par la route postale de Lakeville à Chipman's Brook.
Mont Unalake	Mines d'Or	3	3	30 juin 1872.....	État devenue inutile.
Annapolis	Lequille	2	1	do	Remplacé par la maille quotidienne entre Liverpool et Annapolis.

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

Cache Creek	French Creek	224	6 p. ann.	31 octobre 1871.....	Jugé inutile.
-------------	--------------	-----	-----------	----------------------	---------------

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 9, — Etat de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises dans la voie de la poste en Ontario et en Québec, donnant le détail de chaque cas et exposant le résultat des mesures prises par le département.

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	ADRESSES DES LETTRES.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises par le département.
				Nom.	Lieu.			
James Cosier...	Ashton.....	1871.	\$ 50 00	Wm. Martindale..	Perth.....	On a déclaré que \$40 seul, ont été reçus.	Enregistrée	On n'a pu constater comment la disparition alléguée est arrivée.
J. M. Miller et Cie	Hamilton.....	" 3..	2 00	J. McNab et Cie..	Toronto.....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
Kingan et Kinloek.....	Montréal.....	" 4..	425 00	C. McPherson...	Riv. Beaudette..	do	do	Nulla trace, faute d'enregistrement.
Dr. Lett.....	London.....	" 6..	25 00	Mr. Lett.....	Stanhope.....	do	do	Nulla trace, faute d'enregistrement.
E. Akhurst.....	Toronto.....	" 7..	4 00	Frank Vincent...	Québec-Sud....	do	do	Nulla trace, faute d'enregistrement.
W. Turner.....	Almonte.....	" 8..	1 00	Wm. Turner.....	Valleyfield....	do	do	Nulla trace, faute d'enregistrement.
T. R. Stobbs...	Wheatley.....	" 8..	21 00	Rév. T. Stobbs...	Berlin.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien....	Enregistrée	On n'a pu prouver que, lorsque la lettre a été mise à la poste, elle contenait de l'argent.
T. R. Johnson.	Crysler.....	" 18..	25 00	G. MacDonald....	Barrie.....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Mandats d'arrêt et argent.	ADRESSES DES LETTRES.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises par le département.
				Nom.	Lieu.			
John Lowe.....	Ottawa.....	Juil. 19..	\$ 25 00	M. Cuvillier.....	Montréal.....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
J. C. Conlin.....	Sunderland.....	" 21..	6 00	J. G. Conlin.....	Toronto.....	do	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
H. Aylwin.....	Port Hope.....	" 22..	10 00	Mlle. C. F. Sheppard.....	Ottawa.....	do	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
Mary Annand.....	Sincoe.....	" 27..	6 00	Mad. H. Annand..	Hillsburg.....	Reçue sans le contenu.	Enregist.	On n'a pu constater comment la lettre a été mise à la poste, la disparition alléguée était arrivée.
J. Bellecque.....	Ottawa.....	" 19..	Non indiqué.	J. Bellecque.....	Beresford.....	\$2 avaient été sous traités.....	Enregist.	Lettre soustraite par Jules Valiquette, sous-maître de poste de St. Jérôme, qui confessa sa faute, et s'enfuit aux États-Unis avant d'être arrêté. Le contenu fut remboursé par le maître de poste.
Rév. W. Knox.	Shawbridge.....	" 4..	11 00	Rév. J. Rose.....	Toronto.....	On a déclaré que \$30 seul, ont été reçus.	Enregist.	Argent soustrait par Jules Valiquette, et dev. sous-maître de poste de St. Jérôme, qui confessa sa faute et remboursa le contenu. Avant que le mandant de son arrestation pût être exécuté, il s'était enfui aux États-Unis.
J. Despatcs, père.	St. Sauveur.....	" 8..	10 00	J. LaRivière.....	Buckingham....	On a déclaré que \$5 seul, ont été reçus.	Enregist.	
F. Guindon.....	Montréal.....	" 11..	14 00	C. Paquette.....	St. Sauveur....	On a déclaré que \$10 seul, ont été reçus.	Enregist.	
M. Biger.....	do	" 15..	8 00	Mme. Biger.....	St. Hippolyte..	On a déclaré que \$4 seul, ont été reçus.	Enregist.	
O. Lacasse.....	Mile End.....	" 17..	14 00	Mme. P. Lacasse..	Beresford.....	On a déclaré que \$13 seul, ont été reçus.	Enregist.	
P. Robillard.....	Ampror.....	" 24..	8 00	Mme. F. Campeau.	do	On a déclaré que \$9 seul, ont été reçus.	Enregist.	
Philomène Paquette.....	Montréal.....	" 25..	20 00	L. Paquette.....	St. Sauveur....	On a déclaré que \$15 seul, ont été reçus.	Enregist.	
H. Lessard.....	Hull.....	" 27..	Non déclaré.	H. J. Raymond dit Brossard.....	do	Déclaré que \$1 avait été soustrait.....	Enregist.	
J. Forrest.....	St. Adèle.....	" 29..	50 00	L. De Loraine....	St. Hyacinthe..	On a déclaré que \$30 seul, ont été reçus.	Enregist.	
F. Denis.....	Montréal.....	" 31..	22 00	N. Denis.....	St. Jérôme.....	On a déclaré l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	
C. Mathé.....	Mile End.....	" 31..	14 00	Mme. C. Madhe..	St. Sauveur....	On a déclaré que \$12 seul, ont été reçus.	Enregist.	

ÉTAT No. 9.—Etat de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Ontario et en Québec, etc. — *Suite.*

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises par le département.
				Nom.	Place.			
V. Provost	Hull	1871. Jul. 31.	5 cts. Non indiqué.	Mme. V. Provost.	St. Sauveur	On a déclaré que \$2 ont été soustraites.	Enregist.	
J. B. Bourignon	Mile End	„ 31.	4 00	Mme. J. Bourignon.	Beresford.	On a déclaré que \$2 seul ont été reçus.	Enregist.	
Isaïe Paquin	do	„ 31.	9 00	Mad S. Dumoulin.	do	On a déclaré que \$8 seul ont été reçus.	Enregist.	
P. Pêche	do	„ 31.	12 00	Mme. P. Pêche.	do	On a déclaré que \$10 seul ont été reçus.	Enregist.	
O. Desjardins	Stc. Adèle	„ 31.	do	T. Bastien	Stc. Scholastique	On a déclaré que \$5, consommé en, ont été soustraites	Enregist.	Argent soustrait par Jules Vaquette, ci-dev. sous-maire de poste de St. Jérôme, qui confessa sa faute, et remboursa cot argent. Avant que le mandat de son arrestation put être exécuté, il s'était enfui aux Etats-Unis.
V. Ethier	St. Jérôme	Août 3.	78 00	Z. Lapierre	Montréal	On a déclaré que \$76 seul ont été reçus.	Enregist.	
H. Lessard	Hull	„ 9.	25 00	J. Raymond dit Brossard	St. Sauveur	On a déclaré que \$20 seul ont été reçus.	Enregist.	
J. Bellecque	Ottawa	„ 2.	16 00	D. J. Bellecque	Beresford	On a déclaré que \$11 seul ont été reçus.	Enregist.	
H. Souci	Warwick	„ 27.	15 00	H. Souci	Stc. Agathe	On a déclaré que \$10 seul ont été reçus.	Enregist.	
Hon. M. Cameron	Ottawa	„ 1.	10 00	Wm. S. Williams	Napanes	On a déclaré qu'elle avait été reçue sans le contenu	Non enreg.	Argent soustrait par Jules Vaquette, ci-dev. sous-maire de poste de St. Jérôme, qui confessa sa faute, et s'enfuit aux Etats-Unis avant qu'il pût être arrêté. Le contenu fut remboursé par le maître de poste.
								On n'a pas constaté comment la disparition alléguée était arrivée.

R. Green	Attercliffe	Août 2	5 00	R. W. Whitelaw	Beachville	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien	Enregistrée	L'enquête a établi que la soustraction avait été faite au bureau de poste de Canfield. Le contenu a été remboursé par le maître de poste, qui a été destiné.
Ann Gouden	do	„ 23.	3 50	S. Hill	Stc. Catherine	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien	do	
Inconnu	Ancaster	„ 25.	2 00	J. Early	Attercliffe	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien	do	
P. Hensebaugh	Attercliffe	„ 30.	50 00	Watts et Cie	Brantford	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien	do	L'enquête a laissé peu de doute sur le fait que la soustraction avait eu lieu au bureau de poste de Canfield. Le contenu a été remboursé par le maître de poste, qui a été destiné.
Mlle Birdsall	Canboro	„ 5.	1 25	J. S. Brown	Onondaga	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien	do	L'enquête a laissé peu de doute sur le fait que la soustraction avait eu lieu au bureau de poste de Canfield. Le maître de poste a été destiné.
Mlle Fuvroye	Toronto	„ 3.	7 00	M. F. Walsh	Québec	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
Mary Henderson	Fort Erie	„ 3.	2 00	A. Henderson	Toronto	do	Enregistrée	Déclaré à une autre personne que le destinataire, qui en a ensuite remboursé le contenu.
Adam Purslow	Port Hope	„ 4.	13 00	J. H. Mason	do	do	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
David Cain	Rockburn	„ 5.	150 00	J. McLaren	Montréal	On a déclaré avoir reçu \$10 seulement	Enregistrée	
Régist. du comté	Huntington	„ 5.	60 00	do	do	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien	do	Le sac de malle a été ouvert et volé chez l'entrepreneur, qui a remboursé le contenu de ces deux lettres.
W. S. Hemming	Québec	„ 9.	8 00	Mme. W. S. Hemming	do	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien	do	
E. Siam	Québec, sud	„ 14.	Non déclaré.	Mme. Siam	Amprrior	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.

ETAT No. 9.—Etat de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, de soustractions ou des pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Ontario et en Québec.—*Suite.*

Nom de l'envoyeur.	Ou mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle est enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises par le département.
				Nom.	Place.			
B. Scalley	Fédon Falls	1871. Août 15.	\$ 4 46	H. Hancock	Toronto	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Enregistrée	Le paquet dans lequel la lettre a été envoyée de Lindsay à Toronto manqua. Nulle trace perm. de constater la disp. alléguée.
Même Lafontaine	Montréal	16.	10 00	Mme. Plouffe	Québec	do	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Rév. G. Clark	do	16.	10 00	Mme. V. F. Fiché	Portneuf	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Inconnu	Kingston	17.	10 00	Mlle. Allen	Kingsey	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Yellowles et Quick	Bowmanville	24.	24 00	John Kerr	Toronto	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Henry Stuart	Killbuck	20.	7 00	Aggie Stuart	Zurich	do	do	Le maître de poste de Killbridge n'ayant pas enregistré la lettre tel que requis, a remboursé le contenu.
D. Simmons	Malbaie	Sept. 1.	30 00	W. J. Forrest	Ottawa	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Jas. A. Oliver	Québec	4.	7 75	Mme. J. A. Temple	Toronto	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
M. C. Mills	do	4.	20 00	Mme. R. C. Mills	Renfrew	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Robt. Grandy	Toronto	4.	40 00	John Grandy	Zurich	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Lavinia Weghl	Malarethon	5.	6 00	Mme. W. Weghl	Markdale	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.

C. W. Wilson	Québec	Sept. 7.	7 75	Mde. J. A. Temple	Toronto	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue	Non enreg	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Win. Coates	Brockville	9.	8 78	L. Black et Cie	Windson	do	Enregistrée	Erôtée dans l'incendie qui a détruit le bureau de poste de Windson, le 12 octobre 1871.
Holt, Irving et Pemberton	Québec	11.	2 90	Wm. Brosseau	St. Ferdinand, Mégantic	do	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
John Murray	Klineburg	11.	5 00	Mde. Murray	Fonthill	do	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Inconnu	Brantford	11.	32 00	James Allen	Canfield	do	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
A. H. Cumming et Cie	Conaticook	25.	11 75	W. Farwell	Sherbrooke	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien	Enregistrée	Soustraite au bureau de poste de Canfield. Le maître poste a remboursé le contenu.
S. L. Bodson	Ft. Carry en bas	26.	19 00	J. H. Cornish	Toronto	On a déclaré que \$10 seul ont été reçus.	Enregistrée	Nulle preuve de la disparition alléguée.
D. Sinclair	Fort Carry	27.	211 00	W. McPherson	do	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Enregistrée	On suppose que ces lettres ont été brûlées dans l'incendie de Chicago, le 8 octobre 1871.
do	do	27.	22 75	J. et W. Pennock	Ottawa	do	Non enreg.	On suppose que ces lettres ont été brûlées dans l'incendie de Chicago, le 8 octobre 1871.
Inconnu	Martintown	27.	1 15	Mde. Whiting	Windson	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien	Enregistrée	Nulle preuve de la disparition alléguée.
A. Spencer	Fingal	29.	5 00	Sarah Spencer	Prescott	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
A. McD. Dawson	Québec	Oct. 3.	10 00	Mlle. Dawson	Nepean	do	Enregistrée	Brûlée dans l'incendie qui a détruit le bureau de poste de Windson, le 12 octobre 1872.
Capt. Rogers	Ottawa	3.	52 18	A. Harding	Kingston	On a déclaré que \$32 seul ont été reçus.	Enregistrée	Nulle preuve de la disparition alléguée.
John Whyte	Montréal	3.	2 70	Hugh Ryan	Fitzroy	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien	Enregistrée	Nulle preuve de la disparition alléguée.

ETAT No. 9.—Etat de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Ontario et Québec, etc.—*Suite.*

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises par le département.
				Non.	Place.			
J. Vendall	Norwich	1871.	\$ cts.					
P. Steinhoff	Langton	Oct. 3.	1 50	Mme. Klaiser	Toronto	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enregistrée	Nulle preuve de la disparition alléguée.
P. Thompson	Waubashene	" 3.	Non indiqué.	P. Chamberlain	Houghton	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Inconnu	Montréal	" 4.	20 00	Mme P. Thompson	Toronto	do	do	Le sous-maître de poste de Waubashene, ayant manqué à enregistrer cette lettre, en a remboursé le contenu.
R. L. Mathews	Québec	" 2.	Non indiqué.	G. Radigan	Windsor	do	Enregistrée	Brûlées dans l'incendie qui a détruit le bureau de poste de Windsor, le 12 octobre 1871.
Inconnu	Dunnville	" 6.	91 00	Mme. A. Truscott	do	do	do	
do	Petrolea	" 9.	5 00	D. Dougall	do	do	do	
do	Elora	" 10.	10 00	Record et Journal	Windsor	do	do	
do	Ruthven	" 10.	30 00	D. Bethune	do	do	do	
H. F. Woodburn	Durham sud	" 11.	Traite.	Merchants' Bank	do	do	do	
G. Achison	Goderich	" 9.	25 00	B. Hutelins	Montréal	do	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
		" 9.	57 53	D. Lamont et Cie.	Chatham	On a déclaré que \$37.50 seul, ont été reçus.	do	Nulle preuve de la disparition alléguée.

John Foucher	Windsor	Oct. 10.	Non indiqué.	Mme. J. Foucher	St. Roch	On a déclaré n'avoir pas reçue.	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
C. E. Black	Sonya	" 10.	101 00	Fitch et Eby	Toronto	do	do	Le m. de p. de Sonya, ayant manqué à enregistrer cette lettre comme il en av. reçu la dem., a remb. le con.
J. Ebbson	Longwood	" 10.	50 00	Mme. Alice Barry	Stn. Dorchester	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
M. Furniss	Toronto	" 11.	130 00	M. Farquhar	Georgeville	do	do	do
Mary A. Lee	Amprior	" 13.	75 00	H. Corby et Fils	Belleville	do	do	do
Wm. Clegg	Mitchell	" 13.	146 00	Gérant, Cie. d'ass. provinciale	Toronto	On a déclaré que \$55 seul, ont été reçus.	Enregist.	Nulle preuve de la disparition alléguée.
Jas. Riley	Manchester	" 15.	Non indiqué.	H. Pilling	Meriton	do	do	On suppose qu'elle a été volée au bureau de poste de Toronto. La personne soupçonnée en a remboursé le contenu, et a été desti.
Rev. C. Gray	Wakefield Nord	" 16.	Non indiqué.	Mme M. A. Doyle	Low	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
H. G. Wegeant	Morrisburg	" 18.	3 00	G. H. Wegeant	Toronto	do	do	do
W. Bowman	Amherstburg	" 19.	100 00	Eastwood Marr et Cie.	Ingersoll	On a déclaré que \$50 seul, ont été reçus.	Enregist.	Nulle preuve de la disparition alléguée.
Hatch Frères	Whitby	" 20.	15 00	Connolly et Benjamin	Yarker	On a déclaré n'avoir pas reçue.	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Dr. Brown	Winchester	" 23.	3 00	Miss P. Brown	Malbortown	do	do	do
J. B. Douglas	Berthier	" 25.	24 00	Mme W. Douglas	Québec	do	do	do

ETAT No. 19. — Etat de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Ontario et en Québec, etc. — *Suite.*

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises par le département.
				Nom.	Place.			
J. D. Freeman.	Brownville	1871.	\$ cts.	Guardian Office.	Toronto	On a déclaré que \$10 seul, ont été reçus.	Enregist.	Nulla preuve de la disparition alléguée.
J. A. Warrell.	Port Hope	"	25 00	John Hamilton.	Québec	On a déclaré n'avoir pas reçu.	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
J. A. Shorey et Cie.	Montréal	"	Non indiqué.	C. W. Bingham.	Chrysler	do	do	do
Burford, Lafri- cain et Cie.	do	"	45 00	Walter Street.	Toronto	do	do	do
S. Bissell.	Fingal	"	25 00	Dora Bissell.	Exeter	On a déclaré que \$17 seul, ont été reçus.	Enregist.	Nulla preuve de la disparition alléguée.
Mme. Kimmer.	St. Hyacinthe	"	Non indiqué.	Rév. Secur Ste. Eléonor.	Québec	On a déclaré n'avoir pas reçu.	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
W. W. Warren.	Montréal	"	4 00	Mme. Greneslade.	Montréal	do	do	do
W. Bogart.	Pembroke	1871 Nov. 2.	60 00	G. W. Bogart.	Winchester	On a déclaré que \$50 seul, ont été reçus.	Enregist.	Nulla preuve de la disparition alléguée.
M. E. Smith.	Montréal	"	4 00	Mme. Thompson.	Halifax	On a déclaré n'avoir pas reçu.	Non enreg.	Nulla trace; faute d'enregistrement.

W. Western	Ratho	"	4.	John Caniff	Drumbo	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enreg'trée	Nulla preuve de la disparition alléguée.
C. W. Montzambert	Québec	"	7.	Rév. A. Von Iffland	Bergerville	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
Jas. Mills	Dacre	"	10.	Jas. Poole	Carleton Place	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enreg'trée	Nulla preuve de la disparition alléguée.
L. Jackson	Navan	"	10.	J. McCullough	Wingham	do	do	do
H. Touchbourne	Greenock	"	23.	J. A. Atkinson et C.	London	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	do	L'enquête a laissé très peu de doute sur le fait que cette let. et son cont. avait été soustraits par un commis du bureau de poste de Walkerton. Le commis a été destitué et le contenu remboursé par le maître de poste.
A. D. Arlin	Wallacetown	"	27.	Mme. A. Arlin	Hamilton	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do	L'enquête n'a pu établir que cette lettre avait été ouverte pendant qu'elle était confiée au bureau de poste.
G. P. Gray	Owen Sound	"	27.	Dobbie et Currie	Toronto	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
Rév. W. McGill	Merrickville	"	28.	Melle. McGill	Hamilton	On a déclaré avoir reçu \$25 seulement.	Enreg'trée	L'enquête n'a pu établir que cette lettre avait été ouverte pendant qu'elle était confiée au bureau de poste.
F. Clarke	Ottawa	"	29.	Fredk. Clarke	Kingston	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enreg.	Nulla trace, faute d'enregistrement.
F. C. Emberson.	Lennoxville	"	29.	Mme. Emberson	Belloville	do	do	do
do	do	"	29.	do	do	do	do	do
Jas. Small	Strathroy	Déc., 1.	8 00	A. Gergan	Toronto	do	do	do
R. Flemmond	Québec	"	16 33	Rév. M. Deziel	Lévis	do	do	do

État No. 9.—État de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Ontario et en Québec, etc.—*Suite.*

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Elle a été en non-registrée.	Résultat des mesures prises par le département.
				Nom.	Place.			
J. A. Boardman	Canfield	1871. Déc. 2.	\$ cts 0 75	É. R. Dewhurst.	Welland.	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enreg.	Nullé trace, faute d'enregistrement.
A. Williams	Hillier	" 11.	15 00	W. C. Williams.	Toronto	do	do	do
Geo. Lambert	Ile des Jardins	" 11.	10 00	A. Lambert	Alfred	do	Enreg'trée	Cette lettre a disparu au bureau de poste d'Alfred. Le maître de poste en a remboursé le contenu.
A. McGill	Melbourne	" 12.	9 00	Capt. F. G. Scott.	Ottawa	do	do	Nullé trace, faute d'enregistrement.
H. Mier	Formosa	" 12.	16 50	Emery et Mahon.	London	do	do	L'enquête ayant constaté beaucoup de négligence de la part du maître de poste de Formosa, il a remboursé le contenu de ces lettres.
J. Schustaff, Sen	do	" 12.	1 80	C. M. Taylor	Waterloo	do	do	do
W. H. Forrest	Québec	" 15.	2 75	Major W. K. King	St. Sylvestre	do	do	Nullé trace, faute d'enregistrement.
Mlle Bartlett	Brantford	" 20.	4 00	Mme T. Summerhays	Toronto	do	do	do
Idlie et Fitzsimmons	Galt	" 26.	53 25	Wm. Taylor	do	do	do	do
J. M. Pringles et Cie	Toronto	" 29.	26 00	A. T. McLavish	Montréal	do	do	do
J. P. Rusk	Park Head	" 30.	5 81	Richard Rusk	Burford	do	do	do

Le maître de poste à Park Head, ayant manqué à enregistrer cette lettre, en a remboursé le contenu.

Capt. Fraser	Kinburn	1872. Jan. 5.	22 00	Capt. Leitch	Onslow	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enreg'trée	Nullé trace de la disparition alléguée.
Mlle Bartlett	Brantford	" 10.	4 00	Mad. J. Summershays	Toronto	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue	Non enreg.	do
Mlle Méthot	Québec	" 11.	40 00	Mad. L. T. Méthot	Montréal	do	do	do
J. McGregor	Harriston	" 11.	15 00	Wm. Clegg	Mitchell	do	Enreg'trée	Le maître de poste de Harriston, n'ayant pas eu convenablement soin de cette lettre, en a remboursé le contenu.
Richd. Harding	London	" 11.	23 00	Geo. Taylor	Toronto	do	Non enreg.	Nullé trace, faute d'enregistrement.
Mlle Mack	Ste. Catherine	" 13.	5 00	Mad. D. Morrison	do	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do	do
R. S. M. Bourchette	Ottawa	" 15.	5 00	Mad. B. Pollard	Québec	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue	Non enreg.	do
J. Allan	Widder Station	" 15.	15 00	C. M. Taylor	Waterloo	do	do	do
J. B. Lamontagne	Ste. Flavie	" 18.	4 00	Woodley et Cie.	do	On a déclaré que \$2 seull. ont été reçus.	Enreg'trée	Nullé preuve de la disparition alléguée.
Mlle Connell	Park Hill	" 18.	17 00	Jas. Connell	Kingston	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue	do	Cette lettre a été délivrée à une autre personne que le destinataire, laquelle en a gardé le cont. Arrêtée et poursuivie, mais acqu. faute de preuve suffisante.
Mlle Burgess	Lenark	" 22.	1 00	Mad. Burgess	Cannington	do	Non enreg.	Nullé trace, faute d'enregistrement.
Inconnu	Ingersoll	" 22.	2 75	Mlle Baldwin	Toronto	do	do	do

Le maître de poste de Ingersoll ayant omis l'enregistrement, a remboursé le contenu de la lettre.

ETAT No. 9.—État de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Ontario et Québec, etc.—*Suite.*

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.
				Nom.	Place.			
John Bruce.....	Walkerton.....	1872. Janv. 26.	\$ cts. 32 00	A. Miller et Cie.....	Toronto.....	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
W. McKinnon.....	Paisley.....	„ 5.	8 50	Jas. Twichell.....	Clinton.....	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue	Enregistrée	
J. S. Johnstone.....	West Winchester.....	„ 13.	5 00	Mad. M. A. Johnsonne.....	Carnegie.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.....	do	
Hugh Brown.....	Carronbrook.....	„ 15.	8 00	Andrew Garvie.....	Ellengowan.....	do	do	
C. W. Paton.....	Oswego, N. Y.....	„ 20.	37 00	Mad. L. Clement.....	Maple Hill.....	do	do	
John Kelso.....	Paisley.....	„ 22.	5 00	H. C. Baird.....	Philadelphie.....	do	do	
J. Black.....	North River, N. Y.....	„ 26.	60 00	Thos. Black.....	Greenock.....	do	do	
John Kelso.....	Paisley.....	Fév. 6.	1 25	“Saturday Night” Office.....	Philadelphie.....	do	do	
do.....	do.....	„ 6.	50	New York Ledger.....	New-York.....	do	do	
do.....	do.....	„ 6.	00	National Police Gazette.....	New-York.....	do	do	
do.....	do.....	„ 13.	5 00	H. C. Baird.....	Philadelphie.....	do	do	

W. F. Kertun.....	Maxwell.....	„ 2.	35 00	A. Webster.....	Priceville.....	On a déclaré n'en avoir pas reçue.....	Enregistrée	Point de preuve de la disparition alléguée. Le maître de poste de Priceville ayant manqué à vérifier la mal. a rem. le con. de la let. Nulle trace, faute d'enregistrement.
M. Lemieux.....	Quebec.....	„ 2.	31 87	V. J. Warren.....	Bridgewater.....	do	N. enreg.	
Dr. Higginbotham.....	Bridgewater.....	„ 2.	18 00	Dr. W. Higginbotham.....	Douro Nord.....	do	do	do
Inconnu.....	Pembroke.....	„ 4.	5 00	A. Beatty.....	Lansdown.....	do	do	do
Jessie Long.....	Hamilton.....	„ 4.	4 00	Mme. Long.....	Toronto.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.....	do	do
J. D. Breize.....	Bridgewater.....	„ 5.	10 00	Ignace Bergeron.....	Sorel.....	do	Enregistrée	Nulle preuve de la disparition alléguée. do
P. Ostrander.....	Clear Creek.....	„ 7.	1 00	Edith Ostrander.....	Oneida.....	On a déclaré n'en avoir pas reçue.....	do	do
R. C. Sharratt.....	Pentth.....	„ 15.	8 00	Henry Brown.....	Toronto.....	do	N. enreg.	La maile de Simcoe pour Oneida, contenant cette lettre, ne serait pas parvenue à Oneida. Nulle preuve de la disparition alléguée. Nulle trace, faute d'enregistrement.
S. Cleveland.....	Sherbrooke.....	„ 20.	36 00	Bang, des T. de l'Y. Sherbrooke.....	Sherbrooke.....	On a déclaré que \$111 seul, ont été reçus.	do	do
Geo. Hughes.....	Fort Erié.....	„ 20.	5 00	Dlle Hughes.....	Toronto.....	On a déclaré n'en avoir pas reçue.....	do	do
Mary H. Hewgill.....	Toronto.....	„ 21.	3 00	Capit. Hewgill.....	do.....	do	do	do
Geo. Bouchette.....	Quebec.....	Mars, 1er.	3 00	Geo. Desbarats.....	Montréal.....	do	do	do
C. G. Charlebois.....	Rigaud.....	„ 4.	20 37	A. Dobord.....	Montréal.....	do	do	do
J. P. Larkin.....	Newcastle.....	„ 6.	24 68	Wills et Watson.....	Toronto.....	do	do	Lettre perdue accidentellement par le facteur à Montréal. Nulle trace, faute d'enregistrement.

Etat No. 9.—Etat de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, de soustractions ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Ontario et en Québec, etc. —*Suite.*

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.
				Nom.	Place.			
G. R. Russell...	Ottawa...	1872, Mars 8..	\$ cts. 25 00	H. C. Russell...	Port Hope.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	N. enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
V. Gervais	Gower Point.....	" 11..	4 25	W. D. Booker.....	Hamilton	On a déclaré qu'il sa réception elle ne contenait rien.....	Enregistré	Point de preuve de la disparition alléguée.
Jas. Lawson.....	Ingersoll.....	" 12..	50 00	R. Chalmers.....	Nain	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	N. enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
G. E. Jacques et Cie	Montréal	" 14..	51 87	Capt. Jos. Malette	Portsmouth	On a déclaré qu'il sa réception elle ne contenait rien.....	do	Point de preuve de la disparition alléguée.
R. Simpson.....	Fort Garry	" 16..	14 00	Mme R. Simpson..	Brockville.....	do	Enregistré	do
W. H. Meredith	Patterson	" 21..	8 00	Mme W. H. Meredith	Toronto	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	do	do
Jas. Davidson ..	Glanford	" 23..	10 00	Geo. Davidson....	Windham Centre	On a déclaré qu'il sa réception elle ne contenait rien.....	do	do
F. Fectau	St. Ephrem d'Upton.....	" 25..	3 50	Mme F. Fectau....	St. Ronald	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	N. enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
A. St. Denis.....	Pointe Fortune.	" 25..	5 00	Mme St. Denis....	Berlin.....	do	do	do

W. Jackson	St. Thomas.....	Avril 27..	21 40	R. Hay et Cie....	Toronto	On a déclaré que 31 cts. seul ont été reçus.	Enregist.	Nulle preuve de la disparition alléguée.
Pierre Peltier ..	Carleton	" 30..	160 00	W. R. Brodie.....	Québec.....	On a déclaré que \$150 seul ont été reçus.	Enregist.	do
Julia Mackill....	Goderich	" 1..	5 00	Mad. Barr.....	London	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Henry Knight....	Westbrook	" 4..	4 19	W. H. Snider....	Newburgh.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Enregist.	Malle de Westbrook pour Newburgh qui contenait la lettre ne serait pas parvenue à Newburgh. Nulle preuve de la disparition alléguée.
G. H. Dubé.....	Dalhousie, N.B.	" 5..	40 00	Mme O. A. Dubé.	Ste. Anne la Postière	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Wm. King.....	Weston	" 5..	4 00	M. Mansell.....	Toronto	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do
M. McAdam	St. Thomas	" 6..	8 00	Mad. P. Christie.	"	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do
Roy et McDonald	Listowell.....	" 8..	103 50	Grey, Rennie et Cie.	"	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Enregistrement omis par le maître de poste de Listowell, qui a remboursé le contenu de la let.
Dlle. Rosseau... Longueuil.....	"	" 8..	7 25	Mad. A. Rosseau	Montréal	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
L. N. Benjamin, Montréal.....	"	" 9..	25 00	Mad. Newberry.	Belleville.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do
P. et N. McVeigh	Portage du Fort.	" 10..	51 00	Jas. Doyle et Cie.	Montréal.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Enregist.	Supposé avoir été volé par le commis du bureau du Portage du Fort. Maître de poste destitué.
F. J. Jay.....	Owen Sound....	" 10..	2 50	J. P. Withers....	"	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Jos. Prince.....	Somerset.....	" 12..	92 12	C. C. Snowdon et Cie	"	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do
Dr. Howard.....	St. Jean.....	" 20..	6 00	Duvernay, Frères	Montréal.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do
M. Smith	Goble's Corners.	" 20..	1 50	F. Smith.....	Bloomingtonale	On a déclaré qu'il sa réception elle ne contenait rien.....	Enregist.	Contenu soustrait dans le bureau de Bloomingtonale par Henry Rogers, qui a été poursuivi et condamné à 5 ans de servitude pénale. Le contenu des lettres a été recouvré et remboursé.
Euoch Eby.....	Normanton.....	" 27..	39 00	Danl. G. Shantz..	"	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Enregist.	do

ETAT No. 9.—État de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, de soustractions ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Ontario et en Québec, etc.—*Suite.*

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Montant déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises par le département.
				Nom.	Place.			
R. Burns.....	Malone.....	1872, Avril 21.....	\$ cts. 10 00	Mad. M. A. Burns	Toronto.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.....
Inconnu.....	St. Jean, Terren.	" 22.....	20 00	Mlle Bully.....	Woodstock.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do do
Pierre Trudell.....	Cedar Hall.....	" 23.....	40 00	Mme. P. Trudell.....	Lévis.....	On a déclaré que \$16 seul, ont été reçus.	Enregist.	do do
Jas. Corestine.....	Montréal.....	".....	5 00	C. W. Wilson.....	Québec.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do do
L. C. Hawkey.....	Cartwright.....	Mai 9.....	10 00	Jos. Wey et Cie.....	do.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do do
G. Carter.....	Manilla.....	" 20.....	13 50	A. Brown.....	Toronto.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do do
W. F. Jones.....	Græph.....	" 20.....	8 00	A. C. Magee.....	Drayton.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do do
Richard Burn.....	Malone.....	" 21.....	10 00	Mad. M. A. Burn.....	Toronto.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	do do
M. Frégeant.....	Rougemont.....	" 23.....	8 00	E. P. Dessault.....	St. Hyacinthe.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Enregist.	Enregistrement omis au Canton de Chambly; le contenu de la lettre a été remboursé par le maître de poste.
A. K. Ritchie.....	New Bandon.....	" 27.....	2 50	" Family Herald.....	Montréal.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.....	Enregist.	Nulle preuve de la disparition alléguée.
A. G. Stead.....	Brampton.....	" 27.....	10 00	Mad. Cronkitt.....	Oakville.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.

Dlle. Barton.....	Knowlton.....	" 29.....	2 00	Mme. J. Barton.....	Montréal.....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Pierre Bussier.....	Ste. Justine.....	June 1.....	16 00	Adolphe Bussier.....	Trois-Rivières.....	On a déclaré avoir reçu \$8 seulement.	Enreg/trée	Le montant soustrait a été remboursé par le maître du bureau de poste de Maskinongé, qui était compromis.
Wm. McKeacher.....	Oungah.....	" 7.....	6 00	Rév. E. H. Warden	Bothwell.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	do	Le bureau de poste de Bothwell, a été enfoncé pendant la nuit du 10 juin et ces lettres ont été volées. Nulle preuve pour démontrer par qui le vol avait été commis.
D. McColl.....	Clachan.....	" 8.....	15 00	L. C. Leonard.....	London.....	do	do	
Alex. White.....	Wafford.....	" 10.....	5 00	Robt. Martin.....	Bothwell.....	do	do	
Jos. Beatty.....	Florence.....	" 10.....	23 00	Jas. Mulligan.....	Tempo.....	do	do	
W. J. Graham.....	do.....	" 10.....	75 00	J. Atkinson et Cie.....	London.....	do	do	
M. Davidson.....	do.....	" 10.....	71 60	Harvey Stewart et Cie.....	Hamilton.....	do	do	
do.....	do.....	" 10.....	160 00	B. A. Mitchell.....	London.....	do	do	
Maître de poste.....	do.....	" 10.....	100 00	Banq. de Montreal.....	do.....	do	do	
John Welsh.....	Ottawa.....	" 8.....	15 00	Dlle. Frew.....	Québec.....	do	do	
Patk. Davies.....	Fort Coulonge.....	" 13.....	35 00	Jos. Howard.....	Westmeath.....	do	do	
W. Thompson.....	Beachburg.....	" 15.....	20 00	Geo. Camp.....	Hargrave.....	On a déclaré avoir reçu \$50 seulement	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Dr. Young.....	Constance.....	" 17.....	10 00	Mr. Pockwall.....	Toronto.....	On a déclaré avoir reçu \$16 seulement	Enreg/trée	Nulle preuve de la disparition alléguée.
H. Stocks.....	Beachburg.....	" 19.....	50 00	John Smith.....	Renfrew.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Jos. Greaves.....	Collingwood.....	" 25.....	11 80	Adam Miller.....	Toronto.....	On a déclaré avoir reçu \$40 seulement	Enreg/trée	Nulle preuve de la disparition alléguée.
H. Mitchell.....	Port Colborne.....	" 25.....	10 00	Mme. Mitchell.....	do.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Le maître de poste de Collingwood, ayant manqué à enregistrer cette lettre, en a remboursé le contenu.
John Brooks.....	Oshawa.....	" 28.....	23 00	Henderson et Botswick.....	Toronto.....	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 9.—Etat de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste dans le Nouveau Brunswick.

Nom de l'envoyer.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises par le département.
				Nom.	Place.			
Geo. Steeves ...	Hillsborough ...	1871. Juil. 17...	\$ cts. 263 00	G. S. De Forest...	St. Jean.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
D. Thibault.....	Bathurst.....	" 19..	18 00	Mme. D. Thibault.	St. Vallier.....	On a déclaré avoir reçu \$7 seulement.	Enregistrée	Nulle preuve de la disparition alléguée.
Jas. Rafter.....	Madisco.....	Août 7..	10 00	Dlle. A. Rafter.	St. Jean, Ter....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.....	do	do
Titus et White..	Sussex.....	Sept. 16..	15 00	McLaughlin et Shearton.....	St. Jean.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Chas. Gordon....	Woodstock.....	" 18..	15 00	Dlle. N. Hayes.	London.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.....	Enregistrée	Nulle preuve de la disparition alléguée.
D. T. Johnston..	Chatham.....	Nov. 13..	11 50	Wm. Elder.....	St. Jean.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Davison et Ramsay	Shédiac.....	" 14..	10 00	W. H. Thorne....	do	do	do	do
Mme. Taylor ...	St. Jean.....	" 30..	2 00	Margaret Leek...	Spring Hill, York.....	do	do	do

John Doran ...	Shippigan ...	Déc. 2..	10 00	Wm. White	G. P. O. Ottawa.	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.....	Enregistrée	Nulle preuve de la disparition alléguée.
Thos. E. Bray ..	Centre ville.....	" 12..	8 00	Wm. Dudley	St. Jean.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Non déclaré ...	Rivière Charlo.	" 25..	10 00	John Langson	Portland.....	do	Enregistrée	Le maître de poste à Bathurst, ayant manqué à continuer l'enregistrement, a remboursé le contenu de la lettre.
J. B. Gosselin..	Riv. Belledune..	" 27..	50 00	L. Gosselin.....	Québec.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.....	Non enreg.	Nulle preuve de la disparition alléguée.
E. S. Ritchie ...	Hopewell Corner	" 29..	40 00	C. B. Record.....	Moncton.....	do	Enregistrée	do
Humphries et Trites.....	Peticodiac.....	" 29..	175 00	Steeves, frères	St. Jean.....	On a déclaré que \$75 seul ont été reçus.	do	do
Schofield et Beer	St. Jean.....	1872. Janv. 8..	20 29	J. C. Lewis.....	Salisbury.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.....	do	do
Thos. Colquet..	Pont du Nord-Ouest.....	" 9..	2 00	Mme. E. Anderson	Kingscleat.....	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
J. Murray	Kingston.....	Fév. 20..	40 00	J. Sweeney et Cie.	St. Jean.....	do	do	do
Timothy Smith.	Upper Haynesville.....	" 26..	50 00	Steeves, frères....	do	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.....	do	do
Jas. Carrol.....	Chatham.....	Avril 16..	6 00	T. W. Anglin.....	do	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.....	Enregistrée	Nulle preuve de la disparition alléguée.
E. V. Godfrey ..	Dorchester.....	" 19..	27 00	Manchester, Robertson et Allison	do	do	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Dlle. M. E. Love.	Frédéricton.....	" 9..	2 00	Mme. Williams...	Woodstock.....	do	do	do
R. A. McGregor.	St. Jean.....	Mai 12..	10 00	Mme. McGregor..	Elora, Ont.....	do	do	do
W. R. M. Burtis.	do	" 12..	10 00	C. S. Burtis.....	Green Point....	do	do	do

NOUVELLE-ÉCOSSE.

État No. 9.—Etat de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 Juin 1872, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste dans la Nouvelle-Écosse.

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée ou non.	Résultat des mesures prises par le département.
				Nom.	Place.			
John D. Devoe.	St. Jean, N. B.	1871, Jul. 7.	\$ 42 97 cts.	B. Kay et Cie	Halifax	On a déclaré ne l'avoir pas reçue	Non enreg.	
Capt. Morrison.	Boston, Mass.	„ 18..	30 00	Mme. L. M. Drake	Truro	do	do	
Chas. Wisdom.	Hartford, Con.	„ Août 22..	30 00	Mme. C. Wisdom	Halifax	do	do	Le commis du bureau de poste d'Halifax a admis que certaines lettres avaient été soustraites en ce temps-là. Nulle preuve satisfaisante que ces lettres aient été prises par lui.
Mme. Wagner.	New York	„ Sept. 14..	5 00	Isabella Wagner	Merigonishe N. E.	do	do	
W. A. Urquhart.	Londonderry, N. E.	„ 23..	1 00	W. Grant	Halifax	do	do	
F. E. Winslow.	Newcastle, N. B.	„ 12..	1785 00	Banq. de Montréal	Halifax	do	do	Le commis du bureau de poste d'Halifax avoua avoir volé cette lettre et en remboursa le contenu. Aucune autre preuve de culpabilité que ses aveux, n'a pu être établie contre lui.
Elizabeth Smith	Montréal	„ 3..	4 00	Mme. Thompson	Halifax	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.

John McLeod	Macapédia	„ 22..	40 00	Mad. J. McLeod	Pointe Haines, C. B.	On a déclaré que \$30 seul ont été reçus.	Enregist.	Nulle trace de la disparition alléguée.
Peter Lanegan	Junc. McAdams	„ oct. 17..	24 00	Mad. Lanegan	Halifax	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
J. W. Whitman	Lawrencetown	„ 27..	9 00	J. Rankin et Fils	St. Jean, N. B.	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.	Non enreg.	do
Rév. S. W. Sprague	Petite Rivière	„	20 00	Mad. Sprague	Halifax	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.	Non enreg.	do
Mad. E. Smith	Montréal	„ nov. 3..	4 00	Mad. Thompson	Ste. Marie	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.	Non enreg.	do
Wm. McNutt	„	„ 28..	5 15	Hon. Juge Young	Charlottetown, I. P. E.	On a déclaré ne l'avoir pas reçu.	Non enreg.	Enregistrement omis par le commis du bureau de poste d'Halifax, qui a remboursé le contenu de la lettre.
Wm. Miller	Stellarton	„ déc. 11..	20 00	Ed. Atkin	Centralia, Pa.	On a déclaré qu'à sa réception, elle ne contenait rien.	Enregist.	Nulle preuve de la disparition alléguée.
Rév. H. Stamer	Hubbards, Anse	„ 1872, avril 6..	6 00	J. Poyntz	Windsor	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
John Gillespie	Parrsboro	„ 15..	3 00	D. Whitehead	Moncton, N. B.	On a déclaré qu'à sa réception, elle ne contenait rien.	Enregist.	Nulle preuve de la disparition alléguée.
Neil McKinnon	Wyocomah	„ 20..	46 00	Chas. Graham et Cie	Halifax	On a déclaré ne l'avoir pas reçue.	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Thomas Wyman	Windsor	„ juin 8..	25 00	E. M. Sutliff	Halifax	On a déclaré que \$20 seul av. été reçus.	Enregist.	Nulle preuve de la disparition alléguée.

RÉCAPITULATION.

	Enregis- trées.	Non- enregis- trées.
1. Lettres que les destinataires ont affirmé ne pas avoir reçues, sans qu'on ait pu constater la cause du défaut, ou si celui-ci a eu lieu au bureau de poste.		113
2. Contenus dans des malles ou paquets que l'on a dit n'être pas parvenus aux bureaux de destination ; la cause du défaut n'ayant pu être constatée.	4	
3. Cas où des lettres ont été perdues, détournées ou égarées dans des bureaux de poste, le contenu ayant été remboursé par les officiers responsables.	4	11
4. Cas où l'on a affirmé que le contenu ou partie du contenu manquait, et où il n'y a pas eu de preuve de cette disparition.	44	7
5. Cas où des lettres ont été volées au bureau de poste à la suite d'effraction.	9	
6. Cas où des lettres ont été perdues ou volées, le contenu ayant été remboursé par le maître de poste.	20	
7. Cas où des lettres ou leur contenu ont été volés au bureau de poste et les montants retrouvés.	19	2
8. Lettres volées de la malle en la garde de l'entrepreneur, qui a remboursé le contenu de ces lettres.	2	
9. Lettres accidentellement détruites par le feu.	8	1
10. Lettre délivrée par erreur à une autre personne que le destinataire, et gardée par elle.	1	
11. Lettre délivrée par erreur, dont le contenu a été remboursé.	1	
12. Lettre perdue par facteur.		1
	112	135

Wm. WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 10.

INDIQUANT les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, en Ontario et en Québec; le comté dans lequel chaque bureau est situé; le nombre et le montant des mandats d'articles d'argent émis et payés; le produit des droits de commission sur iceux à chaque bureau respectivement; et la part allouée comme rétribution au maître de poste.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Acton	Halton	119	4,396 09	25 50	41	1,576 98	10 99
Acton Vale	Bagot	23	1,127 76	6 25	11	474 28	2 81
Adélaïde	Middlesex	42	1,859 10	10 25	9	207 11	4 64
Ailsa Craig	Huron	84	3,184 32	18 10	37	1,149 75	7 94
Albion	Peel	173	8,662 50	49 10	52	2,589 13	21 65
Aldboro	Elgin	6	197 55	1 15	1	18 00	0 49
Alexandria	Glengary	5	252 85	1 50	25	1,316 65	0 62
Allendale	Simcoe	38	1,822 31	10 50	13	447 51	4 55
Allenford	Bruce	3	24 96	00 15	1	50 00	0 06
Almonte	Lanark	208	8,723 08	49 55	60	2,480 55	21 80
Amherstburg	Essex	537	32,245 97	174 90	83	3,503 17	81 28
Angus	Simcoe	37	2,498 63	13 25	21	818 33	5 92
Appleton	Lanark	20	584 58	3 75	6	168 01	1 45
Arkona	Lambton	90	5,734 48	30 85	26	1,747 79	14 32
Arkwright	Bruce	32	1,619 07	9 20	16	894 75	4 04
Armprior	Renfrew	98	3,037 62	17 80	63	2,727 73	7 58
Arthur	Wellington	294	11,474 25	65 65	46	1,609 91	28 68
Arva	Middlesex	11	317 53	2 00	5	210 05	0 78
Athlone	Simcoe	15	846 41	4 70	3	153 43	2 10
Aultsville	Stormont	33	1,356 68	7 55	8	179 63	3 38
Aurora	York	86	4,409 56	24 65	106	5,405 36	11 01
Aylmer, O.	Elgin	159	6,837 56	39 20	116	6,335 10	17 08
Aylmer, Q.	Ottawa	174	8,457 71	47 45	35	1,847 44	21 13
Ayr	Waterloo	380	15,157 42	86 55	192	9,847 24	37 88
Baden	Waterloo	42	1,325 35	8 05	10	170 48	3 31
Baillaboro	Durham	4	242 48	1 40	4	104 00	0 59
Baltimore	Northumb'land	188	10,291 16	56 65	4	65 00	25 71
Barnston	Stanstead						
Barrie	Simcoe	291	9,742 00	57 90	279	10,625 06	24 34
Bath	Addington	117	5,707 50	31 70	32	1,613 35	14 26
Bayfield	Huron	215	7,922 59	44 70	55	2,230 69	19 80
Beachburg	Renfrew	32	1,327 75	7 55	6	372 00	3 30
Beachville	Oxford	271	7,885 84	48 25	43	1,885 61	19 70
Beamsville	Lincoln	167	6,335 82	35 80	89	3,991 62	15 84
Beauharnois	Beauharnois	63	2,473 95	14 25	35	975 03	6 16
Beaverton	Ontario	69	3,393 10	19 05	61	2 981 24	8 48
Bécanour Station.	Mégantic						
Bedford	Missisquoi	43	977 97	6 60	41	2,433 65	2 45
Bell Ewart	Simcoe	24	502 29	3 35	33	1,378 71	1 23
Bell's Corners	Carleton	26	1,379 32	7 70			3 44
Belleville	Hastings	618	16,403 00	100 15	491	14,185 00	40 99
Berlin	Waterloo	304	9,043 91	55 20	376	17,699 22	22 60
Berthier (en haut).	Berthier	167	8,853 15	48 75	48	2,463 05	22 12
Bethany	Durham	31	1,722 62	9 50	29	1,444 58	4 30
Blairton	Peterboro	27	1,058 74	6 05	7	170 63	2 64
Bluevale	Huron	33	2,025 44	11 05	15	880 68	5 06
Blyth	Huron	85	3,834 21	21 35	55	2,690 04	9 58
Bobcaygeon	Victoria	512	28,545 62	156 60	45	1,738 54	71 35
Bondhead	Simcoe	32	2,355 38	12 25	17	512 60	5 88
Borelia	Ontario	34	1,079 25	6 05	3	31 52	2 68
Bothwell	Kent	218	6,206 25	37 65	80	2,575 55	15 51
Bowmanville	Durham	338	11,638 06	68 45	287	13,197 99	29 08
Bracebridge	Victoria	155	8,199 73	45 95	217	10,947 82	20 49

ETAT No. 10.—INDIQUANT les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Bradford	Simcoe	137	6,041 71	33 95	59	2,802 61	15 09
Brampton	Peel	332	15,721 35	87 65	241	12,134 38	39 30
Brantford	Brant	785	25,499 15	152 15	1001	44,765 18	63 74
Bridgewater	Hastings	35	935 35	5 55	9	337 86	2 33
Bright	Oxford	87	3,758 57	21 35	20	818 78	9 59
Brigham	Brome				1	18 00	
Brighton	Northumb'land	45	2,189 28	12 85	62	1,521 73	5 45
Brockville	Leeds	238	8,867 84	51 60	353	12,622 49	22 16
Brompton Falls	Richmond	9	521 90	2 85			1 29
Brooklin	Ontario	126	4,626 12	26 60	35	1,485 49	10 56
Brougham	Ontario	10	369 85	2 10	21	633 10	00 90
Buckingham	Ottawa	44	1,479 99	8 60	15	590 95	3 70
Burford	Brant	90	4,340 79	23 55	27	1,317 66	10 85
Cacouna	Témiscouata	9	480 35	3 20	3	173 65	1 20
Caistorville	Lincoln	5	405 00	2 20	19	1,433 40	1 01
Caledon	Peel	28	1,118 81	6 20	20	937 96	2 78
Campbellford	Northumb'land	77	2,756 45	16 05	38	1,365 19	6 88
Cambray	Victoria	58	2,551 83	14 75	5	237 10	6 36
Canfield	Haldimand	46	2,397 11	13 45	10	447 28	5 99
Cannington	Ontario	72	3,270 77	18 45	29	1,354 31	8 16
Carleton Place	Lanark	177	10,240 34	55 50	50	2,566 41	26 04
Carleton	Bonaventure						
Carillon	Argenteuil						
Carronbrook	Perth	54	3,705 67	19 45	14	847 38	9 24
Castleton	Northumb'land	34	1,358 44	7 85	19	814 54	3 33
Cayuga	Haldimand	832	46,606 69	255 50	118	5,327 73	116 50
Chambly Canton	Chambly	57	2,531 41	14 30	2	132 79	6 32
Chatham, O	Kent	700	21,646 60	129 25	466	19,543 82	54 10
Chatsworth	Grey	24	1,415 19	7 55	16	727 19	3 53
Chelsea	Ottawa	63	4,922 28	25 10	2	18 10	12 30
Chicoutimi	Chicoutimi				1	45 95	
Chippawa	Welland	228	7,224 80	41 65	218	14,423 72	18 05
Claremont	Ontario	33	2,569 30	13 60	13	824 55	6 42
Clarence	Russell	8	451 30	2 70	6	211 55	1 13
Clarke	Durham	11	619 74	3 50	8	404 20	1 55
Clarksburg	Grey	133	6,575 88	36 35	36	2,087 88	16 44
Clearville	Kent	167	11,830 71	60 55	4	122 05	27 56
Clifford	Wellington	145	8,399 05	46 30	46	2,557 00	20 98
Clifton	Welland	324	9,144 27	56 65	177	3,254 72	22 85
Clinton	Huron	276	10,283 07	59 60	199	9,213 78	20 69
Clover Hill	Simcoe	1	100 00	00 50	4	252 77	00 25
Coaticook	Stanstead	20	951 90	5 39	59	3,752 16	2 37
Cobourg	Northumb'land	326	9,269 65	56 20	350	10,283 30	23 16
Colborne	Northumb'land	231	8,696 86	49 20	57	2,072 73	21 73
Coldwater	Simcoe	58	3,439 27	18 45	9	531 00	8 58
Colpoj, baie	Bruce	29	988 67	5 95	11	488 81	2 46
Collingwood	Simcoe	319	12,703 04	72 60	186	6,480 63	31 74
Columbus	Ontario	42	2,427 87	13 40	6	142 20	6 05
Comber	Essex	18	1,227 97	6 40	23	1,645 43	3 06
Compton	Compton	172	10,120 99	55 60	11	575 70	25 30
Conestogo	Waterloo	9	439 11	2 40	21	742 63	1 09
Consecon	Prince Edouard	72	1,307 11	8 40	3	159 90	3 25
Cookshire	Compton	66	4,904 03	25 85	5	116 00	12 25
Cookstown	Simcoe	31	1,221 65	7 00	26	1,286 62	3 05
Cooksville	Peel	19	1,000 82	5 60	7	270 66	2 49
Cornwall	Stormont	110	3,801 46	22 60	83	3,210 95	9 49
Corunna	Lambton	39	1,022 35	6 50	11	434 03	2 54
Côteau Landing	Soulanges	22	1,162 29	6 50	11	524 85	2 89
Cowansville	Missisquoi	89	2,961 46	17 90	10	260 56	7 40
Craighurst	Simcoe	27	1,483 46	7 90	8	200 09	3 70
Credit	Peel	26	1,084 60	6 00	15	732 43	2 70
Cresmore	Simcoe	121	5,853 83	32 10	6	498 65	14 63

ETAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Cumberland	Russell	67	2,183 79	12 75	12	965 70	5 46
Danville	Richmond	95	2,766 78	16 80	14	390 68	6 90
Delaware	Middlesex	85	2,962 26	17 30	26	1,683 92	7 38
Delhi	Norfolk	125	7,246 05	39 50	17	852 83	18 11
Delta	Leeds	47	3,694 81	19 20	3	123 20	9 23
Dickinson, déb. de	Stormont	43	2,337 52	12 55	4	103 00	5 83
Dingle	Huron	127	6,248 98	35 10	50	2,837 31	15 60
Douglas	Renfrew	8	446 15	2 50	2	116 20	1 12
Drayton	Wellington	143	8,239 67	44 80	42	1,649 86	20 59
Dresden	Kent	172	9,805 51	53 35	42	2,032 77	24 50
Drumbo	Oxford	25	1,227 97	6 75	32	1,483 20	3 06
Drummondville, O.	Welland	297	10,349 62	60 85	68	2,311 46	25 86
Drummondville, Q.	Drummond	10	698 92	3 35	4	116 83	1 50
Duart	Kent	35	2,698 37	14 10	6	128 73	6 73
Dunbar	Dundas	11	747 65	3 85			1 87
Dunbarton	Ontario	39	2,779 23	14 60	16	839 35	6 94
Dundas	Wentworth	192	5,494 24	34 10	332	12,269 83	13 73
Dunham	Missisquoi	11	659 03	3 50	2	33 50	1 64
Dungannon	Huron	155	8,602 48	47 15	18	771 73	21 49
Duntroon	Simcoe				1	40 00	
Dunnville	Haldimand	242	9,876 23	56 10	98	3,677 80	24 68
Durham	Grey	585	28,965 69	161 55	163	6,794 96	72 41
Easton's Corners	Grenville	7	443 50	2 50	4	196 00	1 11
Eganville	Renfrew	97	5,401 92	29 55	11	407 52	13 50
Egmondville	Huron	29	918 95	5 55	6	354 73	2 29
Elora	Wellington	351	11,212 56	68 85	127	5,170 12	28 03
Embro	Oxford	249	11,948 56	67 60	26	1,044 27	29 86
Erin	Wellington	21	1,538 14	8 10	23	1,279 21	3 92
Etobicoke	York	13	554 33	3 10	13	478 50	1 37
Exeter	Huron	200	10,932 07	59 45	85	4,667 69	27 32
Farmersville	Leeds	7	432 31	2 35	5	219 73	1 08
Fénélon, châtes de	Victoria	190	9,226 80	52 50	41	1,749 86	23 05
Fergus	Wellington	240	9,647 42	55 35	101	3,492 01	24 11
Fingal	Elgin	108	5,687 68	31 50	52	2,364 45	14 20
Flesherton	Grey	71	3,153 56	17 50	31	1,112 16	7 87
Florence	Lambton	101	5,594 33	30 35	51	2,275 15	13 74
Fonthill	Welland	503	25,318 22	138 70	41	1,567 56	63 29
Forest	Lambton	26	4,797 71	27 80	33	1,545 09	11 98
Fort Erie	Welland	471	17,383 90	98 70	68	2,563 82	35 45
Frankford	Hastings	27	1,992 81	10 75	9	288 42	4 98
Franklin Centre	Huntingdon	11	522 87	3 05	6	471 00	1 31
Frelighsburg	Missisquoi	29	1,166 11	6 95	10	356 18	2 90
Galt	Waterloo	302	8,348 09	50 90	692	25,150 27	20 86
Gananoque	Leeds	249	10,941 52	61 65	100	3,417 89	27 34
Garafraza	Wellington	127	6,336 03	35 00	18	782 02	15 82
Garden Island	Frontenac	11	483 75	2 75	19	624 50	1 20
Gaspé, bassin de	Gaspé	6	172 05	1 15			0 43
Georgetown	Halton	279	14,670 66	81 65	158	6,563 18	36 67
Georgina	York	80	3,167 52	17 70	12	436 01	7 91
Glenallen	Wellington	176	5,871 14	34 15	13	792 35	14 00
Glencoe	Middlesex	26	1,042 80	5 95	36	1,157 24	2 60
Goderich	Huron	504	18,478 53	108 40	406	15,080 27	46 19
Grafton	Northumb'land	105	5,094 60	28 45	26	1,333 08	12 73
Granby	Shefford	22	628 86	3 95	26	1,017 74	1 56
Grenville	Argenteuil	24	922 36	5 20	11	319 59	2 30
Greenwood	Ontario	8	600 16	3 20	4	252 79	1 50
Grimsbv	Lincoln	73	3,311 16	18 55	69	3,132 80	8 27
Guelph	Wellington	532	15,537 19	93 45	1,053	42,654 06	38 84
Hagersville	Haldimand	30	2,066 85	10 90	24	1,419 79	5 16
Hamilton	Wentworth	1266	40,626 71	239 20	6,368	296,450 96	
Hampton	Durham	121	6,208 89	34 15	15	828 30	15 51
Hanover	Grey	75	3,324 61	20 70	14	518 24	9 55

ETAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçus.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Hargrave.....	Pontiac.....	40	1,726 88	9 50	6	348 58	4 31
Harriston.....	Wellington.....	171	8,396 61	46 95	60	3,316 20	20 98
Hastings.....	Peterboro'.....	62	2,307 89	13 60	23	1,407 61	5 76
Hatley.....	Stanstead.....	86	4,890 66	27 00	8	178 56	12 21
Hawkesbury.....	Prescott.....	28	1,873 68	10 05	15	488 58	4 68
Hawkesville.....	Waterloo.....	21	728 50	4 30	11	472 23	1 81
Hemmingford.....	Huntingdon.....	14	673 60	3 80	17	749 38	1 67
Henryville.....	Iberville.....	28	1,768 73	9 75	2	176 00	4 41
Hespeler.....	Waterloo.....	23	908 08	5 30	23	841 57	2 26
Hillsburg.....	Wellington.....	45	2,091 66	15 85	8	365 09	7 47
Holland Landing.....	York.....	17	408 25	2 50	15	570 67	1 01
Hollen.....	Wellington.....	30	1,974 35	10 55	11	396 33	4 92
Hull.....	Ottawa.....	69	2,865 54	16 25	12	857 34	7 16
Huntingdon.....	Huntingdon.....	58	1,567 52	9 55	17	764 02	3 92
Indiana.....	Haldimand.....	73	5,873 22	30 35	.....	.....	13 18
Ingersoll.....	Oxford.....	325	11,554 28	67 40	508	22,381 03	28 88
Inverhuron.....	Bruce.....	44	3,358 90	17 40	11	468 22	8 39
Invermay.....	Bruce.....	32	909 50	5 40	20	967 27	2 27
Inverness.....	Mégantic.....	62	2,699 01	15 20	42	2,083 97	6 74
Iona.....	Elgin.....	51	3,086 45	16 90	7	158 75	7 70
Iroquois.....	Dundas.....	72	1,720 85	10 80	34	1,834 24	4 30
Jarvis.....	Haldimand.....	95	4,174 56	23 75	30	1,899 83	10 43
Joliette.....	Joliette.....	73	4,396 63	23 75	31	1,273 85	10 99
Jordon.....	Lincoln.....	11	530 97	3 09	2	93 00	1 32
Kamouraska.....	Kamouraska.....	97	5,326 14	29 55	21	1,108 31	13 30
Kazabazua.....	Ottawa.....	13	379 71	2 35	.....	.....	94
Keene.....	Peterboro'.....	62	2,077 00	12 15	23	960 55	5 18
Kemptville.....	Grenville.....	86	5,061 56	27 40	31	1,434 89	12 65
Kincardine.....	Bruce.....	226	8,984 46	52 05	207	9,666 76	22 46
King.....	York.....	35	1,893 90	10 40	4	188 80	4 72
Kingston.....	Frontenac.....	958	24,486 21	149 90	1,127	49,130 95	.....
Kingsville.....	Essex.....	173	8,823 23	48 75	44	2,353 56	22 04
Kippen.....	Huron.....	3	121 00	80	.....	.....	30
Kirkfield.....	Victoria.....	73	5,105 25	27 10	1	49 70	12 75
Klineburg.....	York.....	8	605 50	3 10	4	88 00	1 51
Knowlton.....	Brome.....	48	2,359 82	13 60	9	210 63	5 89
Komoka.....	Middlesex.....	11	329 34	1 90	14	271 14	81
L'Assomption.....	L'Assomption.....	2	53 40	35	7	162 58	0 13
L'Orignal.....	Prescott.....	229	11,285 60	61 95	35	1,481 91	28 20
Lachine.....	Jacques Cartier.....	4	36 50	30	12	384 16	0 08
Lachute.....	Argenteuil.....	37	1,671 90	9 25	28	1,731 64	4 17
Lacolle.....	St. Jean.....	72	4,078 30	22 55	11	405 55	10 19
Lanark.....	Lanark.....	310	20,570 99	109 49	4	254 00	51 42
Laprairie.....	Laprairie.....	46	2,807 21	15 20	14	257 60	7 01
Leamington.....	Essex.....	465	28,269 85	152 16	59	3,841 43	70 67
Leeds.....	Mégantic.....	39	2,272 87	12 20	11	390 22	5 68
Lefroy.....	Simcoe.....	9	413 56	2 35	18	850 58	1 02
Lennoxville.....	Richmond.....	62	1,223 35	8 05	37	1,371 01	3 05
Leslie.....	York.....	25	527 51	3 35	33	482 37	1 31
Lévis.....	Lévis.....	15	1,057 07	5 55	27	989 55	2 63
Lindsay.....	Victoria.....	386	13,147 23	78 00	344	14,634 14	32 87
Listowell.....	Perth.....	522	25,396 46	142 30	160	4,671 65	63 48
Lloydtown.....	York.....	6	401 97	2 05	13	655 88	1 00
London.....	Middlesex.....	1,455	42,340 84	262 50	2,741	103,843 35	.....
Longueuil.....	Chambly.....	7	464 55	2 60	3	65 00	1 15
Longwood.....	Middlesex.....	90	4,521 07	24 80	26	1,097 42	11 29
Lotbinière.....	Lotbinière.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loughboro'.....	Frontenac.....	48	2,812 10	15 15	3	141 00	7 02
Lucan.....	Huron.....	99	5,844 93	32 15	44	1,352 10	14 61
Lucknow.....	Bruce.....	403	18,747 95	105 55	76	3,569 02	46 87
Lyn.....	Leeds.....	100	4,411 56	25 25	50	1,664 92	11 02
Lyn den.....	Wentworth.....	29	1,646 67	9 00	15	825 11	4 11

ÉTAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux matres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Lynedoch	Norfolk	129	5,418 16	31 35	15	787 37	13 54
Madoc	Hastings	255	11,069 09	61 20	43	1,491 73	27 67
McGillivray	Huron	53	2,064 31	11 70	12	235 54	5 16
Magog	Stanstead	67	2,230 75	13 55	11	463 65	5 69
Manchester	York	22	1,262 31	6 75	11	595 26	3 14
Manilla	Victoria	41	1,896 92	10 75	26	1,124 40	4 73
Mansonville	Brome	75	3,667 22	21 15	5	69 37	9 15
Maple	York	7	306 65	2 00	7	310 00	0 89
Markdale	Grey	57	3,172 16	17 55	10	424 64	7 91
Markham	York	122	7,547 68	40 60	71	3,456 01	18 87
Martintown	Glengary				6	213 54	
Massawippi	Stanstead	15	709 49	4 10			77
Matane	Rimouski	3	134 00	0 75	6	524 00	33
Matapédia	Bonaventure	14	896 35	4 85	4	168 00	2 24
Maxwell	Grey	15	687 13	4 00	7	108 49	1 71
Meadowvale	Peel	16	952 07	5 20	16	913 99	2 37
Meaford	Grey	349	17,643 44	97 70	111	5,409 26	44 10
Melbourne	Richmond	46	1,296 38	8 50	26	973 55	3 48
Merrickville	Grenville	77	4,914 44	26 25	43	1,987 68	12 27
Métis	Rimouski						
Mildmay	Bruce	7	334 93	1 75	4	131 80	0 83
Millbank	Perth	76	5,207 43	27 10	21	993 70	13 01
Millbrook	Durham	419	25,512 09	136 90	47	1,724 10	63 78
Mille Roches	Stormont	6	215 00	1 25			0 52
Milford	Prince Edouard	12	610 71	3 45	20	1,037 59	1 51
Milton, O.	Halon	349	22,885 63	122 15	122	5,445 87	57 20
Milverton	Perth	11	443 70	2 70			1 11
Minden	Peterboro'	275	15,949 21	86 40	46	1,915 29	39 87
Mitchell	Perth	163	6,397 23	37 70	135	5,990 27	15 99
Mokawk	Brant	76	5,054 82	27 05	13	717 31	12 63
Mono Mills	Simcoe	22	871 47	4 95	14	502 49	2 17
Montmagny	Montmagny	22	809 18	4 85	17	671 23	2 02
Montreal	Hochelega	1,455	54,453 54	313 50	10,935	500,046 73	
Moore	Lambton	75	4,990 60	27 05	22	726 67	12 49
Morpeth	Kent	62	3,370 33	18 65	27	1,020 23	8 42
Morrisburgh	Dundas	78	3,363 22	19 25	49	1,373 03	8 39
Morrison	Wellington	69	2,445 55	13 90	16	802 05	6 10
Mount Brydges	Middlesex	68	2,946 39	16 70	17	624 79	7 35
Mount Elgin	Oxford	7	385 40	2 05	8	385 40	0 96
Mount Forest	Grey	520	21,185 61	119 95	155	6,267 31	52 96
Mount Vernon	Brant	10	291 63	1 65	5	193 82	0 71
Murray Bay	Charlevoix	29	1,537 80	8 35	34	1,710 99	3 84
Nairn	Middlesex	12	425 71	2 60	7	513 00	1 05
Nanticoke	Haldimand	14	793 15	4 25			1 98
Napanee	Lenox	242	7,715 55	45 85	228	5,801 24	19 28
Napier	Middlesex	54	3,421 98	17 95	27	1,205 43	8 55
Napierville	Napierville	34	2,258 55	12 40	7	345 07	5 64
Nassagiveya	Halton	88	3,779 04	20 95	25	1,067 76	9 44
Neustadt	Grey	50	3,164 46	17 25	10	474 73	7 90
Newboro'	Leeds	89	4,720 85	25 94	24	1,488 38	11 79
Newburgh	Addington	142	7,167 83	39 50	25	790 50	17 92
Newbury	Middlesex	55	2,804 04	15 60	32	1,221 62	6 99
Newcastle	Durham	146	4,878 47	28 60	175	7,514 45	12 18
New Dundee	Waterloo	14	814 56	4 80			2 03
New Edinburgh	Russell	13	393 95	2 50	3	45 00	0 97
New Hamburg	Waterloo	43	2,090 02	11 55	85	4,664 61	5 21
New Market	York	150	4,479 98	26 65	172	4,885 37	11 19
Niagara	Lincoln	243	10,509 95	58 75	121	4,925 10	26 26
Nicolet	Nicolet	86	4,458 12	24 55	14	481 90	11 14
Normanton	Bruce	164	9,467 61	52 25	85	6,042 67	23 66
North Augusta	Grenville	59	3,096 65	16 10	2	27 40	7 74
North Douro	Peterboro'	141	5,172 84	30 50	15	654 42	12 93

ÉTAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
North Gower.....	Carleton	106	7,500 48	39 35	8	498 65	18 73
North Port.....	Prince Edouard	22	1,328 62	6 85	5	223 34	3 32
Norval.....	Halton	25	1,198 50	6 80	5	126 61	2 99
Norwich.....	Oxford	635	34,516 67	187 55	81	3,972 57	86 28
Norwood.....	Peterboro'	40	1,547 75	8 60	17	851 90	3 87
Oakland.....	.....	56	3,206 72	17 55	9	280 10	8 01
Oakville.....	Halton	426	16,370 33	93 95	136	4,872 90	40 92
Odessa.....	Addington	75	3,138 38	18 20	21	699 60	7 85
Oil Springs.....	Lambton	50	1,422 56	8 60	18	695 99	3 54
Omencee.....	Victoria	94	5,818 51	31 65	32	1,139 40	14 53
Onslow.....	Pontiac	16	349 10	2 20	6	116 50	0 87
Orangeville.....	Wellington	267	11,113 50	63 65	121	5,134 03	27 77
Orillia.....	Simcoe	399	13,933 66	81 49	157	7,687 49	34 83
Ormstown.....	Châteauguay	41	2,813 13	14 55	10	440 00	7 02
Orono.....	Durham	148	7,545 28	41 20	27	1,368 60	18 85
Orwell.....	Elgin	38	2,278 81	13 05	12	570 70	5 68
Osceola.....	Renfrew	58	4,409 96	23 05	1	100 00	11 01
Osgoode.....	Russell	34	1,943 90	10 65	4	155 25	4 85
Oshawa.....	Ontario	284	9,211 79	53 85	542	29,867 32	23 03
Ottawa.....	Carleton	1,355	41,085 80	246 95	959	36,983 23	.....
Otterville.....	Oxford	356	19,842 68	108 80	38	1,608 20	49 59
Owen Sound.....	Grey	305	8,986 49	53 00	505	19,128 73	22 46
Paisley.....	Bruce	246	13,140 73	71 05	118	7,063 87	32 84
Pakenham.....	Lanark	52	2,657 92	14 90	13	726 22	6 64
Palermo.....	Halton	37	1,798 14	9 80	27	1,235 25	4 49
Paris.....	Erant	276	7,681 38	45 50	244	9,267 16	19 19
Park Hill.....	Middlesex	99	5,739 77	31 60	63	2,425 68	14 34
Parry Sound.....	Dist. d'Algona..	103	5,116 10	27 75	63	3,135 64	12 77
Paspébiac.....	Bonaventure	9	619 10	3 25	.....	.....	1 54
Patterson.....	York	7	59 00	0 50	15	712 95	0 15
Pembroke.....	Renfrew	380	13,992 92	81 75	76	2,658 59	34 97
Pénétanguishene	Simcoe	61	3,265 31	17 50	36	1,549 88	8 15
Percé.....	Gaspé	13	183 35	1 35	.....	.....	0 45
Perth.....	Lanark	163	5,911 99	34 45	144	7,112 82	14 77
Peterboro'.....	Peterboro'	521	12,157 42	71 05	358	15,911 94	30 38
Petrolia.....	Lambton	488	18,113 81	105 00	105	4,780 57	45 27
Phillipsburg, Est.	Missisquoi	.....	.....	.....	4	66 28	.....
Pickering.....	Ontario	11	474 69	2 75	15	768 53	1 18
Pictou.....	Prince-Edouard	428	12,515 67	75 75	162	7,645 76	31 28
Pike River.....	Missisquoi	5	245 30	1 50	.....	.....	0 60
Plantagenet.....	Prescott	151	9,608 48	52 10	18	938 21	24 02
Pointe Lévi, Est.	Lévis	11	228 70	1 45	7	211 18	0 57
Point St. Charles	Jacques Cartier	25	771 28	4 35	13	319 73	1 92
Portage du Fort.....	Pontiac	98	5,383 65	29 45	29	1,862 63	13 46
Port Burwell.....	Elgin	91	3,174 29	18 40	81	3,022 48	7 92
Port Carling.....	Victoria	3	63 81	0 35	3	74 70	0 15
Port Colborne.....	Weiland	223	7,074 43	42 50	60	2,640 45	17 68
Port Dalhousie.....	Lincoln	115	4,359 54	25 90	24	494 62	10 89
Port Dover.....	Norfolk	250	10,993 00	62 40	83	3,794 91	27 47
Port Hope.....	Durham	695	21,491 97	126 90	413	15,319 75	53 48
Port Perry.....	Ontario	136	4,855 65	27 75	84	4,714 58	12 14
Port Robinson.....	Weiland	161	10,131 64	54 25	28	816 27	25 32
Port Rowan.....	Norfolk	121	5,818 92	32 65	50	2,323 15	14 54
Port Stanley.....	Elgin	63	2,286 50	13 45	49	1,539 71	5 71
Prescott.....	Grenville	335	11,154 19	68 05	113	4,352 33	27 88
Preston.....	Waterloo	42	1,388 99	8 30	63	2,824 10	3 46
Prince Albert.....	Ontario	80	3,311 27	18 85	18	440 93	8 27
Princeton.....	Oxford	179	5,970 10	35 20	23	799 01	14 92
Priceville.....	Grey	26	3,118 12	16 15	21	598 72	7 78
Puslinch.....	Wellington	146	8,325 44	44 90	6	309 87	20 80
Québec.....	Québec	763	28,272 43	162 90	1,079	43,715 90	.....
Ratho.....	Oxford	13	811 10	4 35	1	55 45	2 02

ETAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissio's reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Renfrew.....	Renfrew.....	83	2,821 52	16 55	41	1,932 86	7 05
Richmond, O.....	Carleton.....	19	1,271 47	6 85	13	913 06	3 17
Richmond, Q.....	Richmond.....	64	2,046 30	12 10	37	1,118 04	5 10
Richmond Hill.....	York.....	123	5,242 58	28 60	54	2,338 34	13 09
Ridgetown.....	Kent.....	103	5,515 53	29 95	32	1,643 09	13 78
Rimouski.....	Rimouski.....	266	16,913 23	90 15	50	3,061 03	42 27
Riversdale.....	Bruce.....	135	6,335 26	35 06	11	259 06	15 83
River David.....	Yamaska.....						
Rivière du Loup, (en bas).....	Témiscouata.....	29	1,570 44	8 35	46	2,046 36	3 91
Rivière du Loup, (en haut).....	Maskinongé.....	53	3,969 30	20 60	8	376 43	9 90
Robinson.....	Compton.....	3	102 00	0 60	6	272 09	0 25
Rockingham.....	Renfrew.....	35	1,061 01	6 40	3	154 20	2 64
Rock Island.....	Stanstead.....	16	738 24	4 15	1	83 50	1 84
Rockwood.....	Wellington.....	97	3,562 47	20 15	37	1,143 06	8 90
Rodgerville.....	Huron.....	16	887 08	4 90	13	748 55	2 20
Rondeau.....	Kent.....	235	14,100 96	76 50	59	3,225 55	35 24
Rosemont.....	Simcoe.....	69	4,581 61	23 50	8	639 30	10 45
Roxton Falls.....	Shefford.....	1	50 00	0 30	10	265 73	0 12
St. André, Q.....	Argenteuil.....	72	3,720 66	21 05	25	743 27	9 28
Ste. Anne la Poca- tière.....	Kamouraska.....	6	234 00	1 40	8	197 50	0 58
St. Athanase.....	Iberville.....	29	1,238 75	7 15	1	32 00	3 09
St. Catherine.....	Lincoln.....	581	17,333 59	105 05	932	35,198 51	43 32
St. Césaire.....	Rouville.....						
St. Christophe.....	Arthabaska.....	75	4,440 44	24 20	25	604 42	11 08
St. Croix.....	Lotbinière.....	3	78 00	0 45	5	140 00	0 19
St. Eustache.....	Deux-Montag'es.....	11	460 53	2 50	14	777 20	1 14
St. Ferdinand.....	Mégantic.....						
St. George Brant.....	Brant.....	40	1,560 34	9 10	45	1,927 50	3 88
St. Hugues.....	Bagot.....						
St. Hyacinthe.....	St. Hyacinthe.....	18	697 13	4 05	48	2,116 00	1 73
St. Jacob.....	Waterloo.....	180	10,637 70	58 05	28	1,664 40	26 59
St. Jean Chryso- tôme.....	Chateauguay.....	44	1,760 07	9 80	4	257 50	4 39
St. Jérôme.....	Terrebonne.....	72	3,852 83	20 95	1	15 38	9 63
St. Jean, Q.....	St. Jean.....	37	1,174 51	6 95	37	1,275 50	2 93
Ste. Marie, Blan- chard.....	Perth.....	256	10,797 71	61 35	193	7,086 19	26 98
St. Paul, baie.....	Charlevoix.....	5	161 17	1 05	1	22 40	0 39
St. Polycarpe.....	Soulanges.....						
St. Rémi.....	Napierville.....	34	1,434 23	8 00	10	512 85	3 58
St. Roch.....	Québec.....	75	2,500 20	14 65	14	307 25	6 24
St. Scholastique.....	Deux-Montag'es.....	21	1,158 10	6 50	6	242 00	2 88
Ste. Thérèse de Blainville.....	Terrebonne.....	9	333 39	2 00	15	343 75	0 82
St. Thomas.....	Elgin.....	339	10,338 47	61 80	227	9,505 74	25 84
St. Williams.....	Norfolk.....	1	20 50	0 20			0 05
Sandwich.....	Essex.....	121	5,411 98	31 05	41	865 85	13 52
Sarnia.....	Lambton.....	334	9,333 14	56 35	269	13,995 75	23 32
Saugeen.....	Bruce.....	165	8,219 66	45 55	82	4,497 67	20 54
Scarboro'.....	York.....	39	1,470 00	8 70	23	1,443 31	3 67
Schomberg.....	York.....	7	352 07	2 05	16	696 43	0 87
Scotland.....	Brant.....	84	4,609 80	25 65	12	517 23	11 51
Seaforth.....	Huron.....	306	16,909 83	93 25	164	6,963 42	42 26
Selkirk.....	Haldimand.....	114	6,350 86	34 25	15	564 45	15 87
Seneca.....	Haldimand.....	495	26,166 44	142 55	81	3,972 66	65 40
Severn Bridge.....	Victoria.....				2	50 52	
Shakespeare.....	Perth.....	42	2,283 01	12 85	16	925 00	5 70
Shannonville.....	Hastings.....	23	1,072 60	6 15	4	102 50	2 68
Sharon.....	York.....	21	860 50	4 95	19	383 56	2 13

ERAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissio's reçues.	No. des mand. émis.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Sherbrooke	Richmond	233	6,908 36	42 50	147	5,514 05	17 26
Simcoe	Norfolk	555	15,676 07	95 60	235	10,165 44	39 18
Singhampton	Grey	38	2,343 24	12 50	19	901 18	5 85
Smith's Falls	Lanark	543	36,763 13	193 75	67	3,504 47	91 89
Smithville	Lincoln	239	13,605 34	75 65	24	1,188 75	34 01
Sombra	Lambton	37	1,859 49	10 35	8	392 44	4 64
Somerset	Mégantic	6	427 90	2 25	3	63 80	1 15
Sorel	Richelieu	79	3,610 90	19 90	116	4,898 59	9 02
Sud de Québec	Lévis	13	376 20	2 35	23	750 12	0 95
Sparta	Elgin	42	2,027 31	11 05	20	972 42	5 06
Spencerville	Grenville	31	1,064 22	5 95	6	195 17	2 65
Springford	Oxford	46	1,864 79	10 65	9	327 15	4 65
Stanford	Arthabaska	4	172 36	1 10	4	180 80	0 41
Stanstead	Stanstead	113	2,747 59	16 80	48	2,508 54	6 86
Stayner	Simcoe	90	5,235 16	28 10	73	3,358 13	13 09
Stirling	Hastings	114	7,385 20	40 95	33	1,339 83	18 95
Stoney Creek	Wentworth	28	1,200 03	6 85	8	225 09	2 99
Stouffville	York	70	8,987 91	21 75	18	904 95	9 95
Strabane	Wentworth	48	2,200 93	12 45	10	398 52	5 24
Stratfordville	Elgin	4	166 81	1 10	10	419 38	0 40
Stratford	Perth	388	13,868 31	80 85	355	13,635 18	34 66
Strathroy	Middlesex	361	9,547 00	50 10	190	6,397 86	23 85
Streetsville	Peel	92	4,047 06	22 55	40	2,135 12	10 10
Sutton	Brome	8	302 82	1 80	3	124 00	0 76
Sweetsburg	Missisquoi	15	911 04	5 00	13	404 00	2 26
Sylvan	Middlesex	16	1,047 93	5 50	7	241 28	2 61
Tadoussac	Saguenay						
Tamworth	Addington	18	1,011 33	5 50	6	327 97	2 52
Tara	Bruce	33	2,031 93	11 15	5	234 50	5 08
Tavistock	Perth				17	899 60	
Terrebonne	Terrebonne	4	147 60	0 35	26	813 50	0 36
Teeswater	Bruce	96	5,863 67	31 60	48	2,336 46	14 65
Thamesford	Oxford	7	522 50	2 75	21	1,425 18	1 31
Thamesville	Kent	78	4,086 51	23 15	28	891 23	10 20
Thornhill	York	42	2,979 55	15 80	13	391 27	7 43
Thorold	Welland	193	6,768 41	39 45	119	5,207 47	16 92
Three Rivers	St. Maurice	165	6,584 46	38 70	123	4,979 05	16 45
Thurso	Ottawa	29	1,716 45	9 00	5	264 83	4 28
Tilbury Est	Kent	3	256 45	1 30	16	1,069 75	0 64
Tilsonburg	Oxford	303	12,673 38	73 53	105	6,017 05	31 67
Tiverton	Bruce	4	371 82	1 90	2	199 50	0 92
Toronto	York	2,744	82,127 67	486 70	15,287	620,723 92	
Tottenham	Simcoe						
Trenton	Hastings	55	2,480 37	14 20	59	2,019 82	6 18
Tullamore	Peel	23	824 14	4 75	15	1,169 00	2 05
Ulverton	Drummond	20	1,139 27	6 30	5	80 46	2 83
Union	Elgin	28	2,080 50	10 90	15	834 78	5 20
Uxbridge	Ontario	153	5,706 60	33 05	69	2,792 04	14 25
Valleyfield	Beauharnois	36	1,833 43	10 20	17	651 89	4 57
Vanbrugh	Renfrew	83	6,588 34	34 50			16 46
Vienna	Elgin	315	11,276 18	64 50	44	1,572 18	28 17
Vittoria	Norfolk	150	5,081 99	30 05	50	2,319 00	12 70
Vroomanpton	Ontario	27	1,781 35	9 80	6	224 65	4 44
Vankleek Hill	Prescott	80	3,899 33	22 43	18	752 00	9 74
Walkerton	Bruce	475	17,797 40	104 05	237	11,259 95	44 49
Wallaceburg	Kent	149	8,546 74	46 83	27	1,370 15	21 36
Wallacetown	Elgin	76	5,096 03	27 10	18	828 41	12 73
Wardsville	Middlesex	262	16,335 70	88 15	27	871 05	40 83
Warkworth	Northumb'land	88	5,506 42	30 70	23	1,146 84	13 76
Warsaw	Peterboro'	74	4,373 41	23 00	4	88 27	10 93
Warwick, O.	Lambton	43	2,545 98	13 90	5	186 06	6 36
Waterdown	Wentworth	102	4,409 90	25 20	26	1,106 84	11 01

ETAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Waterford.....	Norfolk.....	282	11,389 61	63 90	69	2,964 82	28 46
Waterloo, O.....	Waterloo.....	108	4,252 64	24 80	390	8,376 67	10 62
Waterloo, Q.....	Shefford.....				27	1,196 02	
Watford.....	Lambton.....	77	3,850 96	21 55	38	1,473 00	9 62
Welland.....	Welland.....	304	16,382 57	90 40	154	5,208 20	40 95
Welland, Port.....	Lincoln.....	90	5,023 72	26 95	10	482 53	12 55
Wellesley.....	Waterloo.....	26	1,922 80	9 95	15	1,089 10	4 80
Wellington.....	Prince-Edouard.....	130	3,850 80	23 50	12	397 40	9 57
Wellington Square.....	Halton.....	70	2,409 67	14 00	38	1,923 00	6 01
West Farnham.....	Missisquoi.....	2	114 00	0 60	19	859 08	0 35
West Flamboro'.....	Wentworth.....	16	937 54	5 10	9	470 50	2 34
Weston.....	York.....	69	3,355 16	18 50	71	2,898 47	8 37
West Winchester.....	Dundas.....	24	1,387 88	7 55	11	609 72	3 46
Whitby.....	Ontario.....	207	5,901 01	35 65	228	8,387 51	14 74
Whitevale.....	Ontario.....	6	506 58	2 65	4	129 32	1 26
Widder, station de.....	Lambton.....	43	2,555 95	14 00	54	2,476 45	6 38
Windsor O.....	Essex.....	555	16,663 79	101 30	297	11,084 37	41 65
Wingham.....	Huron.....	176	9,118 67	51 10	78	4,281 07	22 79
Winterbourne.....	Waterloo.....						
Woodbridge.....	York.....	49	2,927 64	16 15	171	8,714 94	7 31
Woodham.....	Perth.....	5	296 75	1 65	4	162 86	0 97
Woodslee.....	Essex.....	8	381 54	2 15	1	15 50	0 95
Woodstock.....	Oxford.....	437	14,877 09	88 10	419	13,516 82	37 18
Woodville.....	Victoria.....	166	8,814 79	49 25	22	687 03	22 02
Wroxeter.....	Huron.....	358	20,881 05	113 80	64	2,820 11	52 19
Wyoming.....	Lambton.....	38	2,219 29	12 10	30	1,522 46	5 53
York.....	Haldimand.....	107	5,812 12	32 15	24	1,083 18	14 51
Yorkville.....	York.....	65	1,780 06	11 15	67	2,913 10	4 44
Zurich.....	Huron.....	72	5 264 52	27 65	12	732 69	13 15
		67,153	2,856,766 09	16,175 00	67,331	2,856,823 43	6,343 90

P. LE SUEUR,
Surintendant.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1872; le comté dans lequel chaque bureau est situé; le nombre et le montant des mandats d'articles d'argent émis et payés; le produit des droits et commission sur iceux à chaque bureau respectivement; et la part allouée comme rétribution au maître de poste.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Advocate Harbour.	Cumberland						
Amherst.	do	226	7,828 88	44 30	248	7,803 27	19 57
Annapolis.	Annapolis	340	8,518 15	51 60	197	7,645 57	21 30
Antigonish.	Antigonish	540	25,272 30	139 90	266	9,228 91	63 18
Arichat.	Richmond	768	33,336 60	182 30	190	8,264 58	83 34
Aylesford.	King's	26	1,150 04	6 90	5	127 13	2 58
Baddeck.	Victoria	337	15,100 27	83 70	131	4,220 25	37 75
Barrington.	Shelburne	337	11,946 94	70 65	111	4,958 37	29 87
Bear River, W.S.	Digby	86	2,209 43	14 20	49	1,306 50	5 52
Berwick.	King's	20	745 88	4 30	16	749 14	1 87
Bridgetown.	Annapolis	521	20,525 21	117 00	245	10,252 27	51 31
Bridgewater.	Lunenburg	422	14,064 93	81 95	102	3,446 50	35 16
Caledonia Corner.	Queen's	74	3,001 83	17 35	11	272 74	7 50
Canning.	King's	117	4,535 69	25 60	56	1,414 90	11 34
Cap Canso.	Guysborough	108	2,157 30	14 40	45	2,678 08	5 39
Chester.	Lunenburg	112	5,486 07	30 00	63	2,055 48	13 72
Christmas Island.	Cap Breton	33	2,277 97	11 90	4	334 95	5 70
Cow Bay.	do	439	23,047 39	123 90	22	729 99	57 62
Cross Roads.	Guysborough	23	637 40	3 90	12	290 58	1 59
Dartmouth.	Halifax	44	505 34	3 45	29	636 50	1 26
Digby.	Digby	348	12,503 31	71 55	107	3,582 54	31 26
Granville Ferry.	Annapolis	58	1,244 08	7 95	49	1,704 58	3 11
Great Village.	Colchester	22	941 51	5 30	3	57 15	2 35
Guysborough.	Guysborough	489	21,723 39	121 00	110	3,055 16	54 31
Halifax.	Halifax	994	42,766 20	238 65	10,092	447,599 47	.....
Hantsport.	Hants	9	454 26	2 45	2	40 00	1 14
Kentville.	King's	230	6,652 97	40 15	117	3,617 08	16 63
Laurenctown.	Annapolis	23	893 49	5 25	16	702 15	2 23
Lingan.	Cap Breton	41	3,652 22	19 50	5	292 72	9 13
Little Glace Bay.	do	635	38,552 07	205 75	16	238 00	96 38
Liverpool.	Queen's	850	31,677 51	181 25	167	6,056 55	79 19
Londonderry.	Colchester	22	344 70	2 30	6	140 24	0 86
Lockeport.	Shelburne	95	2,586 81	15 35	18	919 67	6 47
Lower Horton.	King's	5	360 45	2 00	5	120 43	0 90
Lunenburg.	Lunenburg	231	8,143 51	48 10	67	2,017 16	20 36
Mabou.	Inverness	228	8,746 63	50 60	53	2,093 86	21 87
Mahone Bay.	Lunenburg	257	12,379 35	67 80	25	2,164 71	30 94
Maitland.	Hants	32	970 61	5 70	1	25 00	2 43
New Glasgow.	Pictou	258	7,506 27	45 95	262	10,979 35	18 77
Newport.	Hants	43	1,391 16	7 95	12	327 85	3 48
Newport Landing.	do	3	59 97	0 40	.....	.....	0 15
North Sydney.	Cap Breton	506	27,596 34	150 55	85	3,199 65	68 99
Parrsboro'.	Cumberland	274	11,366 63	63 15	61	2,227 51	28 42
Pictou.	Pictou	346	8,819 05	54 20	418	16,201 45	22 05
Port Hastings.	Inverness	222	11,244 50	61 65	46	1,072 37	28 11
Port Hawkesbury.	Richmond	114	5,082 89	28 45	68	1,788 87	12 71
Port Hood.	Inverness	193	7,669 81	43 30	54	1,800 02	19 17
Port Medway.	Queen's	28	1,216 69	6 90	2	14 00	3 04
Port Mulgrave.	Guysborough	153	4,459 12	28 80	53	1,635 08	11 15
Port Williams.	King's	6	229 32	1 40	7	411 96	0 57
Pugwash.	Cumberland	193	6,803 83	40 20	65	2,973 08	17 01
River John.	Pictou	41	1,691 58	9 45	3	60 00	4 23
River Philip.	Cumberland	85	3,385 78	19 05	20	298 75	8 46
Sandy Cove.	Digby	30	412 49	2 95	8	509 91	54 62

ETAT No. 10.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Shelburne	Shelburne.....	426	21,847 19	120 10	75	3,214 50	1 03
Sherbrooke.....	Guysborough ..	320	14,338 95	80 65	143	8,036 75	35 85
Shubenacadie ..	Hants	12	254 95	1 80			0 64
St. Pierre.....	Cap Breton	202	6,953 93	40 75	45	872 41	17 38
Stellarton	Pictou.....	180	5,599 99	33 70	36	863 48	14 00
Sydney, Mines....	Cap Breton	66	3,013 42	16 40	27	667 34	7 53
Sydney	do	970	47,687 11	260 85	130	3,600 30	119 22
Tangier.....	Halifax.....	7	365 09	2 05			0 91
Tatamagouche..	Colchester	64	3,037 61	16 85	17	539 19	7 59
Truro	do	283	8,909 60	52 55	404	17,152 89	22 27
Tousquet.....	Yarmouth	40	1,175 90	7 45	13	604 74	2 94
Wallace	Cumberland	197	6,572 10	38 95	29	1,254 15	16 43
Westport.....	Digby	43	896 03	5 85	23	1,208 23	2 24
Weymouth.....	do	149	3,646 64	22 00	93	3,343 23	9 12
Whycocemagh....	Inverness	241	9,391 91	53 55	113	3,716 70	23 48
Wilmot.....	Annapolis.....	281	12,381 74	69 70	104	3,182 01	30 95
Windsor.....	Hants	154	5,595 46	32 05	249	7,464 50	13 99
Wolfville.....	Du Roi.....	199	7,135 00	41 65	173	6,248 33	17 84
Yarmouth.....	Yarmouth.....	653	28,696 43	161 40	486	19,502 79	71 74
		16,124	663,373 17	3,740 60	15,985	665,813 57	1,551 51

P. LE SUEUR,
Surintendant en Chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en activité dans la province du Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872; le comté dans lequel chaque bureau est situé le nombre et le montant des mandats émis et payés; le montant de la commission perçue sur iceux à chaque bureau respectivement; et la part allouée comme rétribution au maître de poste.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Andover	Victoria	100	5,937 49	31 75	40	2,233 13	14 87
Baie Verte	Westmorland ..	94	4,601 74	25 55	25	1,405 47	19 40
Bathurst	Gloucester	634	39,470 87	210 15	74	3,147 40	254 54
Boucouché	Kent	140	5,420 73	29 60	18	501 57	18 41
Campbellton	Restigouche	255	18,807 93	98 50	14	739 25	127 09
Campo Bello	Charlotte	5	182 20	1 10	4	88 00	1 15
Canterbury Station	York	36	1,254 52	6 90	1	24 80	3 38
Caraget	Gloucester	29	1,518 71	8 35	5	158 54	15 72
Carleton	St. Jean	30	1,934 26	10 20	13	305 70	6 93
Chatham	Northumb'rland ..	806	41,890 31	229 50	158	5,200 57	294 87
Dalhousie	Restigouche	756	64,559 01	328 55	35	1,789 19	272 11
Dorchester	Westmorland	374	10,105 79	60 55	96	3,754 96	36 79
Edmundston	Victoria	12	739 70	3 90	21	1,990 00	33 11
Florenceville	Carleton	19	1,027 29	5 45	11	629 84	2 71
Fredericton	York	389	18,420 93	103 35	661	30,075 71	.....
Gagetown	De la Reine	60	2,221 65	13 00	34	1,577 84	5 54
Grande Châte	Victoria	190	11,500 31	61 35	52	3,765 77	30 55
Harvey, Station	York	42	1,249 40	7 45	11	345 56	4 04
Harvey, A. C.	Albert	130	6,087 14	33 95	26	1,877 73	17 47
Hillsborough	do	91	3,480 57	20 55	37	769 08	12 25
Hopewell, Cap	do	40	1,181 46	7 10	30	928 71	3 52
Indiantown	St. Jean	119	4,149 46	23 60	36	1,666 17	11 58
Kingston, Kent	Kent	162	9,835 94	52 40	35	944 84	38 12
Kingston, c. du Roi	Du Roi	4	110 00	0 65	1	10 00	0 27
Konchibonguac	Kent .....	.....	.....	.....	1	13 95	.....
Memramcook	Westmorland	10	435 12	2 30	2	60 50	3 46
Moncton	do	443	18,152 53	101 55	312	10,067 13	72 86
Newcastle	Northumb'rland ..	475	22,508 05	123 95	113	5,311 84	111 26
Oromocto	Sunbury	2	120 00	0 60	.....	.....	0 34
Ossekéag	Du Roi	41	1,094 82	6 50	10	118 41	3 65
Petitcodiac	Westmorland	8	506 18	2 70	7	159 46	1 32
Richibouctou	Kent	212	11,381 46	61 85	115	6,060 57	51 99
Sackville	Westmorland	317	11,403 64	66 40	183	7,482 22	45 16
Salisbury	do	131	3,193 66	19 70	73	1,495 29	11 81
Shédiac	do	120	4,895 63	28 10	203	5,986 96	46 78
Sheffield	Sunbury	52	2,852 89	16 05	23	1,067 75	7 72
Springfield	Du Roi	3	21 76	0 20	.....	.....	0 12
Sussex Vale	do	154	4,784 77	27 75	48	1,428 64	26 48
St. André	Charlotte	179	6,920 41	39 55	82	4,236 39	26 55
St. George	do	30	1,461 24	8 20	20	905 55	3 82
St. Jean	St. Jean	492	20,734 03	118 90	5377	309,920 16	.....
St. Martin	do	18	548 59	3 15	6	358 70	3 65
St. Stephen	Charlotte	377	10,653 57	64 45	103	4,276 34	33 59
Welsford	De la Reine .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Woodstock	Carleton	946	63,706 50	335 70	315	11,982 71	230 34
		8627	441,062 26	2,401 05	8431	434,960 40	1,905 12

P. LE SUEUR,
Surintendant en Chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes

ETAT No. 10, A.

INDIQUANT le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872; la valeur de ces mandats en cours provincial; les droits de commissions perçus sur iceux; le nombre de mandats d'articles d'argent payés en Ontario et en Québec, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent du Royaume-Uni; et les commissions allouées aux maîtres de poste en Ontario et en Québec, savoir: —
 $\frac{1}{4}$ d'un pour cent sur le montant total des mandats d'articles d'argent émis et payés.

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Acton	Halton	14	274 55	7 50	1	7 30	0 69
Acton Vale	Bagot	1	9 78	0 25			0 02
Adélaïde	Middlesex	12	220 05	5 50			0 55
Ailsa Craig	Huron	9	83 13	2 25	4	48 67	0 32
Albion	Peel	26	414 41	11 50	7	155 71	1 40
Aldboro'	Elgin	1	33 01	0 75			0 08
Alexandria	Glengary	9	339 85	7 25			0 84
Allendale	Simcoe	7	49 02	1 75			0 12
Allenford	Bruce						
Almonte	Lanark	78	1,252 14	33 75	16	606 34	4 64
Amherstburg	Essex	25	349 99	10 00	22	284 70	1 04
Angus	Simcoe	48	958 74	24 75			2 30
Appleton	Lanark	5	40 58	1 50	2	19 46	0 14
Arkona	Lambton	10	288 51	6 25			0 72
Arkwright	Bruce	7	60 49	2 00		2 43	0 14
Arnrior	Renfrew	42	636 84	17 25	11	228 71	2 14
Arthur	Wellington	13	304 88	8 00	11	351 61	1 62
Arva	Middlesex				2	48 66	0 12
Athlone	Simcoe	3	44 01	1 00			0 10
Aultsville	Stormont	1	48 90	1 00			0 12
Aurora	York	40	624 57	17 75			1 55
Aylmer, O.	Elgin	42	758 59	18 25	8	183 43	2 33
Aylmer, Q.	Ottawa	18	540 12	12 00	4	111 92	1 62
Ayr	Waterloo	37	771 40	20 00	5	37 72	2 00
Baden	Waterloo	7	110 02	3 00			0 26
Baillboro'	Durham	19	251 48	7 75	2	9 74	0 64
Baltimore	Northumb'land	4	61 12	1 75			0 15
Barnston	Stanstead						
Barrie	Simcoe	271	3,740 47	105 75	63	1,193 34	12 31
Bath	Addington	7	92 90	2 75	1	24 33	0 28
Bayfield	Huron	11	188 34	5 00	3	77 86	0 66
Beachburg	Renfrew	24	336 52	8 50	1	48 66	0 94
Beachville	Oxford	10	178 15	4 50	5	75 06	0 62
Beamsville	Lincoln	15	257 69	6 50	8	265 26	1 29
Beauharnois	Beauharnois	8	198 01	5 50	3	145 98	0 85
Beaverton	Ontario	29	407 11	11 00	11	247 44	1 61
Béancour Station	Mégantic						
Bedford	Missisquoi	7	145 46	3 75			0 35
Bell Ewart	Simcoe	4	92 90	2 50	2	25 55	0 28
Bell's Corners	Carleton	2	12 22	0 50	2	9 74	0 03
Belleville	Hastings	305	4,745 69	126 50	78	1,479 60	15 55
Berlin	Waterloo	33	471 07	13 50	12	301 70	1 91
Berthier (en haut)	Berthier	2	50 12	1 25	2	34 06	0 20
Bethany	Durham	10	171 14	4 50			0 41
Blairton	Peterboro'	13	146 70	4 25			0 35
Bluevale	Huron	6	65 12	2 00			0 15
Blyth	Huron	3	88 02	2 00			0 22
Bobcaygeon	Victoria	35	604 56	15 50	33	861 10	3 64
Bond Head	Simcoe	31	596 03	15 25	2	19 46	1 52
Borelia	Ontario	2	51 34	1 25			0 13
Bothwell	Kent	37	599 24	16 75	5	221 02	2 03
Bowmanville	Durham	156	2,388 83	66 25	18	296 33	6 69

ÉTAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Bracebridge	Victoria	38	511 40	15 25	165	4,982 90	13 70
Bradford	Simcoe	59	834 20	24 00	15	150 85	2 43
Brampton	Peel	99	1,314 67	38 50	24	550 72	4 64
Brantford	Brant	368	5,315 81	149 50	90	1,084 69	18 22
Bridgewater	Hastings	5	87 81	2 25	5	120 35	0 50
Bright	Oxford	5	51 22	1 75	1	9 78	0 14
Brigham	Brome	1	9 78	0 25			0 02
Brighton	Northumb'land	23	442 53	11 50	5	115 57	1 37
Brockville	Leeds	195	3,154 45	85 75	24	496 94	9 44
Brompton Falls	Richmond	4	58 68	1 50			0 14
Brooklin	Ontario	20	379 43	9 50	3	43 80	1 04
Brougham	Ontario	8	166 99	4 25	1	9 73	0 43
Buckingham	Ottawa	13	381 02	9 25			0 95
Burford	Brant	1	12 22	0 50	1	14 60	0 06
Cacouna	Témiscouata						
Caistorville	Lincoln	1	24 45	0 50			0 06
Caledon	Peel	6	68 45	2 00	2	13 38	0 19
Campbellford	Northumb'land	26	312 62	10 50	4	36 49	0 86
Cambray	Victoria	11	203 32	5 25	1	14 60	0 52
Canfield	Haldimand	8	166 25	4 00	4	138 73	0 75
Cannington	Ontario	12	166 26	4 25	3	60 82	0 56
Carleton Place	Lanark	22	387 94	10 75	5	84 19	1 16
Carleton	Bonaventure						
Carillon	Argenteuil						
Carronbrook	Perth	9	152 62	4 00			0 36
Castleton	Northumb'land	2	53 79	1 50	1	12 97	0 16
Cayuga	Haldimand	86	2,179 70	51 00	6	187 58	5 66
Chambly Canton	Chambly	9	80 61	2 75	7	172 67	0 62
Chatham, O	Kent	254	4,432 62	117 00	41	917 40	13 37
Chatsworth	Grey	9	174 45	4 50	8	254 20	1 05
Chelsea	Ottawa	33	502 90	14 00			1 25
Chicoutimi	Chicoutimi						
Chippawa	Welland	18	423 72	10 00			1 04
Claremont	Ontario	22	568 11	12 50	1	3 83	1 27
Clarence	Russell	7	81 27	2 75			0 10
Clarke	Durham	6	79 95	3 50			0 19
Clarksburg	Grey	33	752 40	18 75	8	150 59	2 24
Clearville	Kent				1	9 73	0 02
Clifford	Wellington	17	555 52	12 25			1 38
Clifton	Welland	111	1,319 40	39 75	31	1,054 06	5 90
Clinton	Huron	152	4,371 03	97 75	11	219 78	10 46
Clover Hill	Simcoe	2	39 11	1 00			0 09
Coaticook	Stanstead	30	845 43	19 75	2	48 68	2 22
Cobourg	Northumb'land	179	2,293 43	68 75	40	677 93	7 37
Colborne	Northumb'land	9	99 79	3 00	9	198 90	0 80
Coldwater	Simcoe	4	88 27	2 50			0 20
Colpoys's Bay	Bruce	1	9 78	0 25	10	127 73	0 33
Collingwood	Simcoe	161	2,935 48	77 25	52	1,371 42	10 75
Columbus	Ontario	22	311 11	9 00	10	63 51	0 90
Comber	Essex	2	12 22	0 50	1	15 92	0 06
Compton	Compton	6	56 47	2 00	2	60 82	0 23
Conestogo	Waterloo	2	6 84	0 50			0 01
Consecon	Prince Edward	1	19 56	0 50			0 05
Cookshire	Compton	9	75 06	2 75	10	131 38	0 50
Cookstown	Simcoe	17	283 13	7 50	2	31 66	0 78
Cooksville	Peel	7	97 80	3 00	1	9 73	2 26
Cornwall	Stormont	23	755 95	17 25	14	302 20	0 62
Corunna	Lambton	4	32 40	1 25	3	41 37	0 18
Côteau Landing	Soulanges	2	14 89	0 50			0 02
Cowansville	Missisquoi	15	153 64	5 50	4	82 73	0 57

ETAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Craighurst	Simcoe	2	19 56	0 50	1	4 87	0 06
Crédit	Peel	3	14 34	0 75	1	4 87	0 03
Creemore	Simcoe	6	53 42	2 25	2	52 91	0 25
Cumberland	Russell	1	24 45	0 50	.....	.....	0 06
Danville	Richmond	14	130 29	4 50	4	30 91	0 39
Delaware	Middlesex	9	186 09	4 75	12	430 89	1 25
Delhi	Norfolk	3	48 90	1 25	4	94 89	0 34
Delta	Leeds	.....	.....	.....	1	24 33	0 06
Dickinson, débarcadère de	Stormont	2	17 11	0 75	1	17 70	0 07
Dingle	Huron	27	652 67	15 25	6	107 08	1 89
Douglas	Renfrew	1	14 67	0 50	1	14 60	0 06
Drayton	Wellington	22	255 70	8 00	14	454 75	1 76
Dresden	Kent	5	78 24	2 00	6	182 47	0 64
Drumbo	Oxford	5	27 48	1 50	1	24 33	0 12
Drummondville, O.	Welland	36	369 89	12 50	15	389 15	1 88
Drummondville, Q.	Drummond	7	114 47	3 25	1	4 87	0 28
Duart	Kent	6	109 76	2 75	.....	.....	0 27
Dunbar	Dundas	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dunbarton	Ontario	22	409 31	10 75	.....	.....	1 01
Dundas	Wentworth	132	2,040 95	55 25	28	501 10	6 33
Dunham	Missisquoi	5	67 23	2 00	6	136 25	0 50
Dungannon	Huron	3	37 29	1 00	.....	.....	0 09
Duntroon	Simcoe	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dunnville	Haldimand	36	669 86	16 75	1	24 33	1 72
Durham	Grey	37	728 60	18 00	8	177 13	2 24
Easton's Corners	Grenville	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eganville	Renfrew	11	371 63	8 00	.....	.....	0 92
Egmondville	Huron	1	24 60	0 50	1	4 87	0 07
Elora	Wellington	98	1,820 89	46 00	16	285 28	5 26
Embro	Oxford	33	584 85	16 25	5	190 52	1 92
Erin	Wellington	5	122 25	2 75	7	76 64	0 47
Etobicoke	York	7	75 79	2 25	6	90 03	0 41
Exeter	Huron	83	1,732 53	43 25	14	381 25	5 26
Farmersville	Leeds	2	97 80	2 00	.....	.....	0 24
Fenelon, chûtes de	Victoria	21	240 58	7 25	11	240 88	1 19
Fergus	Wellington	80	1,100 96	30 00	21	427 37	3 81
Fingal	Elgin	13	138 07	4 25	.....	.....	0 33
Flesherton	Grey	5	112 46	2 75	2	52 47	0 41
Florence	Lambton	16	254 26	6 75	2	34 07	0 42
Fonthill	Welland	8	90 80	2 75	6	160 91	0 76
Forest	Lambton	30	581 05	15 25	11	219 94	1 39
Fort Erie	Welland	102	1,857 57	49 00	5	137 47	4 97
Frankford	Hastings	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Franklin Centre	Huntingdon	.....	.....	.....	1	3 41	0 01
Frelighsburg	Missisquoi	6	40 34	1 75	4	99 20	0 33
Galt	Waterloo	229	3,383 15	94 25	40	780 44	10 39
Gananoque	Leeds	45	865 83	22 00	7	165 46	2 56
Garafraxa	Wellington	15	180 92	5 25	1	24 33	0 51
Garden Island	Frontenac	11	114 72	3 50	.....	.....	0 27
Gaspé, bassin de	Gaspé	2	19 56	0 75	.....	.....	0 05
Georgetown	Halton	85	1,519 31	39 50	7	114 72	4 06
Georgina	York	13	335 01	8 00	1	4 87	0 84
Glenallen	Wellington	10	236 63	5 50	.....	.....	0 58
Glencoe	Middlesex	27	454 65	12 75	.....	.....	1 13
Goderich	Huron	117	2,177 82	55 25	36	778 52	7 37
Grafton	Northumbria	33	449 07	13 75	15	121 65	1 40
Granby	Shefford	20	370 81	9 75	8	101 23	1 15
Grenville	Argenteuil	12	348 78	7 75	1	14 60	0 89
Greenwood	Ontario	1	2 14	0 25	.....	.....	.....

ETAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Grimsby	Lincoln	14	331 30	8 00	3	68 13	0 99
Guelph	Wellington	489	8,572 81	225 50	85	1,312 13	24 68
Hagersville	Haldimand	9	250 55	6 00	3	121 65	0 91
Hamilton	Wentworth	1,830	26,479 50	746 75	427	7,595 75	.....
Hampton	Durham	18	323 88	8 25	.....	.....	0 80
Hanover	Grey	2	31 77	1 00	.....	.....	0 08
Hargrave	Pontiac	4	57 82	1 75	.....	.....	0 15
Harriston	Wellington	34	493 76	14 00	6	104 62	1 48
Hastings	Peterboro'	19	387 19	10 25	1	2 43	0 96
Hatley	Stanstead .....	.....	.....	.....	1	14 11	0 03
Hawkesbury	Prescott	15	398 50	10 25	2	34 06	1 07
Hawkesville	Waterloo	4	48 90	1 25	2	29 20	0 18
Hemmingford	Huntingdon	4	107 56	2 75	1	9 73	0 28
Henryville	Iberville	2	78 24	1 75	.....	.....	0 19
Hespeler	Waterloo	21	295 25	8 50	3	38 93	0 82
Hillsburg	Wellington	4	88 02	2 25	1	24 33	0 23
Holland, débarc. de	York	8	81 53	2 50	6	47 09	0 31
Hollen	Wellington .....	.....	.....	.....	-4	131 88	0 37
Hull	Ottawa	7	149 14	3 50	.....	.....	0 38
Huntingdon	Huntingdon	19	261 52	7 25	5	175 18	1 05
Indiana	Haldimand .....	.....	.....	.....	.....	19 47	0 04
Ingersoll	Oxford	206	3,399 38	89 75	37	861 82	10 68
Inverhuron	Bruce	1	34 22	0 75	.....	.....	0 03
Invermay	Bruce	4	14 66	1 00	1	4 87	0 04
Inverness	Mégantic	22	343 20	8 75	2	34 06	0 98
Iona	Elgin .....	.....	.....	.....	3	34 07	0 09
Iroquois	Dundas	8	195 60	4 50	1	2 43	0 52
Jarvis	Haldimand	32	486 50	12 75	4	101 11	1 48
Joliette	Joliette .....	.....	.....	.....	6	291 96	0 75
Jordon	Lincoln .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kamouraska	Kamouraska .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kazubazua	Ottawa	11	253 39	6 75	.....	.....	0 62
Keene	Peterboro'	11	184 15	5 25	3	119 71	0 75
Kemptville	Grenville	21	455 98	11 25	6	80 30	1 31
Kincardine	Bruce	58	1,548 99	36 25	19	418 94	4 91
King	York	12	173 20	5 25	1	11 68	0 45
Kingston	Frontenac	420	6,160 58	172 75	130	1,646 71	.....
Kingsville	Essex	8	107 32	3 25	2	97 32	0 50
Kippen	Huron	4	156 48	3 25	.....	.....	0 39
Kirkfield	Victoria	2	54 63	1 50	.....	.....	0 13
Klneburg	York	4	80 07	2 00	.....	.....	0 19
Knowlton	Brome	33	685 56	18 00	4	194 64	2 18
Komoka	Middlesex	11	99 72	3 50	.....	.....	0 24
L'Assomption	L'Assomption .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
L'Orignal	Prescott	9	173 11	4 25	1	19 47	0 47
Lachine	Jacques Cartier	5	102 69	2 50	7	112 18	0 53
Lachute	Argenteuil	7	109 03	2 75	.....	.....	0 26
Lacolle	St. Jean	2	50 98	1 25	1	14 60	0 15
Lanark	Lanark	12	185 82	4 50	.....	.....	0 45
Laprairie	Laprairie .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leamington	Essex	3	56 80	1 50	.....	.....	0 14
Leeds	Mégantic	14	156 13	4 75	1	29 20	0 45
Lefroy	Simcoe	11	148 24	4 00	.....	.....	0 37
Lennoxville	Richmond	39	492 30	15 00	14	254 73	1 84
Leslie	York	18	169 43	5 25	3	60 34	0 55
Lévis	Lévis	5	88 69	2 25	1	14 60	0 40
Lindsay	Victoria	162	3,551 85	87 00	42	959 45	10 25
Listowell	Perth	37	773 80	19 50	12	238 01	2 52
Lloydtown	York	11	210 58	5 25	1	37 95	0 61
London	Middlesex	1,372	19,135 95	547 00	309	5,785 92	.....

ÉTAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Longueuil	Chambly						
Longwood	Middlesex	35	643 19.	16 00	3	107 06	1 87
Lotbinière	Lotbinière						
Loughboro'	Frontenac	4	33 49	1 25	3	61 32	0 23
Lucan	Huron	12	297 10	7 00	1	19 47	0 78
Lucknow	Bruce	29	545 65	14 50	2	24 34	1 42
Lyn	Leeds	7	147 20	3 75			0 36
Lynden	Wentworth	4	41 56	1 25	2	18 46	0 13
Lynedoch	Norfolk	5	134 47	3 00	1	4 87	0 34
Madoc	Hastings	17	360 29	9 50	5	79 39	1 07
McGillivray	Huron	3	34 35	1 00			0 08
Magog	Stanstead	4	56 47	2 00	1	12 16	0 15
Manchester	Ontario	12	131 89	4 25	1	4 86	0 33
Manilla	Victoria	5	53 79	1 50	2	52 49	0 24
Mansonville	Brome	1	1 09	0 25	3	14 61	0 03
Maple	York	7	53 79	1 75	3	55 96	0 26
Markdale	Grey	2	68 46	1 50	1	24 33	0 23
Markham	York	63	962 8	27 25	13	402 42	3 39
Martintown	Glengary	2	47 68	1 25			0 11
Massawippi	Stanstead	1	8 60	0 25			0 02
Matane	Rimouski						
Métapédia	Bonaventure	14	523 94	11 25			1 31
Maxwell	Grey	1	4 88	0 25	1	9 74	0 03
Meadowvale	Peel	9	115 66	3 75	2	32 03	0 37
Meaford	Grey	47	740 73	20 00	32	582 03	3 29
Melbourne	Richmond	31	507 53	14 00	24	374 56	2 17
Merrickville	Grenville	12	99 05	3 25	3	43 80	0 34
Metis	Rimouski						
Mildmay	Bruce	1	4 89	0 25			0 01
Millbank	Perth	16	261 66	6 50	2	68 61	0 81
Millbrook	Durham	39	588 02	16 75	4	23 61	1 51
Mille Roches	Stormont	2	58 68	1 50			0 14
Milford	Prince-Edouard	1	4 89	0 25			0 01
Milton, O	Halton	39	825 34	20 25	2	19 46	2 09
Milverton	Perth	1	9 78	0 25			0 02
Minden	Peterboro'	16	246 93	7 25	8	151 12	0 98
Mitchell	Perth	116	2,676 88	64 25	18	523 23	7 98
Mohawk	Brant	2	12 22	0 50	4	104 61	0 29
Mono Mills	Simcoe	4	48 90	1 50			0 11
Montmagny	Montmagny						
Montreal	Hochelaga	4,209	68,515 87	1,861 25	764	12,391 48	
Moore	Lambton	12	223 46	5 25	4	120 71	0 85
Morpeth	Kent	5	86 79	2 50	4	63 68	0 38
Morrisburg	Dundas	15	322 49	8 25			0 80
Morrison	Wellington	4	49 63	1 50	1	9 73	0 14
Mount Brydges	Middlesex	2	2 48	0 50	6	51 50	0 12
Mount Elgin	Oxford	2	37 24	1 00			0 09
Mount Forest	Grey	46	559 65	16 25	12	250 33	2 01
Mount Vernon	Brant						
Murray Bay	Charlevoix						
Nairn	Middlesex	5	75 79	2 00			0 18
Nanticoke	Haldimand						
Napanee	Lenox	66	949 06	26 25	16	321 91	3 15
Napier	Middlesex	4	60 09	2 00	5	194 64	0 62
Napierville	Napierville						
Nassagwiwaya	Halton	9	110 90	3 50	3	86 55	0 48
Neustadt	Grey	2	29 34	0 75			0 07
Newboro'	Leeds	26	285 74	8 25			0 71
Newburgh	Addington	7	129 58	3 25			0 32
Newbury	Middlesex	16	263 34	7 00	2	34 06	0 73

ETAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissio's reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux matres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Newcastle	Durham	41	838 15	20 75	4	92 45	2 31
New Dundee	Waterloo	1	9 78	0 25			0 02
New Edinburgh	Russell	9	107 20	3 00	2	61 31	0 40
New Hamburg	Waterloo	9	110 91	3 50	3	63 26	0 41
Newmarket	York	76	1,643 99	41 25	17	311 42	4 88
Niagara	Lincoln	42	798 43	20 75	23	463 02	3 14
Nicolet	Nicolet						
Normanton	Bruce	9	293 71	6 50	1	47 63	0 85
North Augusta	Grenville	3	58 68	1 25			0 14
North Douro	Peterboro'	23	331 90	10 00	10	255 70	1 45
North Gower	Carleton						
North Port	Prince-Edouard	3	19 56	0 75			0 04
Norval	Halton	6	100 80	2 75	2	45 14	0 34
Norwich	Oxford	32	503 75	13 75	4	36 50	1 33
Norwood	Peterboro'	3	34 22	1 00	7	231 12	0 65
Oakland	Brant	1	9 78	0 25			
Oakville	Halton	37	479 72	14 25	16	379 93	2 12
Odessa	Addington	5	42 78	1 50	2	34 06	0 17
Oil Springs	Lambton	8	134 47	3 50			0 32
Omeme	Victoria	8	195 60	4 50	1	9 73	0 50
Onslow	Pontiac	7	65 40	2 00	2	14 60	0 18
Orangeville	Wellington	62	1,028 06	28 50	15	333 34	3 38
Orillia	Simcoe	128	2,012 27	54 50	100	3,407 77	13 53
Ormstown	Chateauguy	2	39 34	0 75			0 07
Orono	Durham	13	112 51	4 00	3	96 52	0 52
Orwell	Elgin	9	77 99	2 75			0 19
Osceola	Renfrew						
Osgoode	Russell	11	160 47	4 75	2	48 66	0 61
Oshawa	Ontario	212	4,162 95	104 50	34	652 10	12 01
Ottawa	Carleton	1,164	19,343 08	530 50	147	2,823 11	
Otterville	Oxford	8	130 78	3 50	1	7 91	0 35
Owen Sound	Grey	89	1,461 68	40 50	58	1,626 00	7 70
Paisley	Bruce	54	1,361 13	32 25	4	130 77	3 72
Pakenham	Lanark	21	396 68	10 25	6	111 93	1 25
Palermo	Halton	2	14 67	0 50	2	17 52	0 07
Paris	Brant	92	1,446 04	39 75	21	421 27	4 65
Parkhill	Middlesex	25	346 20	9 00	1	23 85	0 91
Parry Sound	District d'Algo- ma	9	130 24	4 00	23	756 20	2 20
Paspébiac	Bonaventure						
Patterson	York	35	632 48	16 00			1 56
Pembroke	Renfrew	67	1,061 18	29 00	11	272 49	3 30
Pénétainguishine	Simcoe	4	63 57	1 75	5	131 40	0 49
Percé	Gaspé	1	9 78	0 25			0 02
Perth	Lanark	79	1,638 95	42 00	11	188 44	4 55
Peterboro'	Peterboro'	220	3,222 72	91 50	63	1,460 83	11 69
Petrola	Lambton	85	1,480 91	38 75	3	27 98	3 76
Philipsburg, Est.	Missisquoi				1	9 73	
Pickering	Ontario	5	73 35	2 00	3	29 19	0 25
Pictou	Prince Edouard	38	635 19	17 00	20	420 44	2 62
Pike River	Missisquoi						
Plantagenet	Prescott	5	117 36	2 50			0 29
Pointe Lévis, Est.	Lévis	23	215 39	7 50	4	30 91	0 61
Pointe St. Charles	Jacques-Cartier	142	1,668 87	50 75	13	118 24	4 45
Portage du Fort	Pontiac	13	193 49	5 25			0 47
Port Burwell	Elgin	9	185 81	5 00	8	170 31	0 88
Port Carling	Victoria						
Port Colborne	Welland	38	673 82	17 00			1 68
Port Dalhousie	Lincoln	21	335 28	8 75			0 83
Port Dover	Norfolk	36	950 83	22 25	7	137 68	2 73

ETAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.		Total des commissio's reçues.		No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.		Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$	cts.	\$	cts.		\$	cts.	
Port Hope	Durham	229	5,730	26	139	25	50	1,116	82	17 09
Port Perry	Ontario	38	555	46	15	25	8	125	36	1 69
Port Robinson	Welland	26	719	70	16	50	5	32	11	1 86
Port Rowan	Norfolk	21	337	55	9	50	4	77	86	1 03
Port Stanley	Elgin	10	105	13	3	50	6	172	84	0 67
Prescott	Grenville	74	1,195	18	32	50	6	108	42	3 25
Preston	Waterloo	24	488	83	12	25				1 22
Prince Albert	Ontario	17	224	85	7	00	3	25	79	0 61
Princeton	Oxford	2	32	84	1	00	7	166	07	0 48
Priceville	Grey	3	68	57	1	75				0 17
Puslinch	Wellington	6	91	27	2	50				0 22
Québec	Québec	1,014	18,241	85	481	25	211	3,303	50	
Ratho	Oxford									
Renfrew	Renfrew	49	1,130	07	28	00	6	83	70	3 01
Richmond, O.	Carleton	5	59	90	1	75	1	9	73	0 17
Richmond, Q.	Richmond	37	781	44	19	50	4	69	34	2 09
Richmond Hill	York	44	888	23	22	00	8	188	51	2 67
Ridgetown	Kent	5	51	34	1	75	1	4	87	0 13
Rimouski	Rimouski	15	500	34	11	00				1 50
Riversdale	Bruce	1	12	18	0	10	1	9	74	0 05
Rivière David	Yamaska									
Rivière du Loup, (en bas)	Témiscouata	3	32	27	1	00	1	14	60	0 11
Rivière du Loup, (en haut)	Maskinongé									
Robinson	Compton	9	296	35	6	75	2	58	39	0 88
Rockingham	Renfrew	1	19	56	0	50	4	172	86	0 47
Rock Island	Stanstead									
Rockwood	Wellington	13	218	82	6	00	5	97	32	0 76
Rodgerville	Huron	7	185	81	4	25				0 46
Rondeau	Kent	18	292	11	8	00	2	34	05	0 80
Rosemont	Simcoe	16	258	36	6	75	1	48	66	0 76
Roxton Falls	Shefford									
St. André, Q.	Argenteuil	5	176	04	4	00	4	73	60	0 60
Ste. Anna la Pocat.	Kamouraska									
St. Athanase	Iberville									
St. Catherine	Lincoln	337	5,131	55	142	50	61	947	77	19 28
St. Césaire	Rouville									
St. Christophe	Arthabaska									
St. Croix	Lotbinière									
St. Eustache	Deux Montagnes									
St. Ferdinand	Mégantic									
St. George Brant	Brant	2	53	79	1	25				0 13
St. Hugues	Bagot									
St. Hyacinthe	St. Hyacinthe	12	221	52	5	50				0 54
St. Jacobs	Waterloo									
St. Jean Chrysos- tôme	Chateauguay	2	68	30	1	75				0 16
St. Jérôme	Terrebonne	1	14	67	0	50				0 03
St. Jean, Q.	St. Jean	15	346	26	8	50	8	141	09	1 20
Ste. Marie de Blan- chard	Perth	102	1,840	66	48	00	13	166	11	4 92
St. Paul, Baie	Charlevoix									
St. Polycarpe	Soulanges									
St. Rémi	Napierville									
St. Roch	Québec	18	362	86	9	50	1	17	76	0 93
Ste. Scholastique	Deux Montagnes									
Ste. Thérèse de Blainville	Terrebonne									
St. Thomas	Elgin	199	2,781	75	77	75	25	528	16	8 20

ÉTAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
St. Williams	Norfolk						
Sandwich	Essex	15	176 40	5 50	10	145 75	0 79
Sarnia	Lambton	236	3,836 82	102 50	32	747 83	11 44
Saugeen	Bruce	15	223 25	5 75	8	172 30	0 97
Scarboro'	York	20	207 66	6 75	4	28 35	0 57
Schomberg	York	7	55 74	2 00			0 13
Scotland	Brant	2	34 23	1 00			0 08
Seaforth	Huron	143	3,552 01	84 50	12	197 08	9 36
Selkirk	Haldimand	4	108 51	2 50	3	43 80	0 37
Seneca	Haldimand	53	913 58	24 25	2	17 03	2 30
Severn Bridge	Victoria						
Shakespeare	Perth	18	306 92	7 75	1	42 82	0 76
Shannonville	Hastings	10	229 83	5 75	2	48 66	0 69
Sharon	York	2	29 34	0 75			0 06
Sherbrooke	Richmond	160	3,144 79	80 75	44	1,165 14	10 75
Simcoe	Norfolk	61	925 85	25 75	17	365 24	3 21
Singhampton	Grey						
Smith's Falls	Lanark	33	600 99	15 25	3	58 72	1 63
Smithville	Lincoln	3	23 78	0 75	3	59 39	0 19
Sombra	Lambton	8	174 57	4 00	3	48 87	0 56
Somerset	Mégantic				2	43 80	0 01
Sorel	Richelieu	16	339 84	8 25	6	171 85	1 26
South Quebec	Lévis	18	320 30	8 25	3	61 53	0 95
Sparta	Elgin	21	434 19	11 00	2	33 84	1 16
Spencerville	Grenville	6	157 81	4 00			0 39
Springford	Oxford						
Stauford	Arthabaska						
Stanstead	Stanstead	40	1,454 27	31 50			3 62
Stayner	Simcoe	18	411 45	10 00	12	164 98	1 42
Stirling	Hastings	14	287 11	7 25			0 71
Stoney Creek	Wentworth	4	34 23	1 25	3	58 39	0 22
Stouffville	York	16	166 98	5 15			0 41
Strabane	Wentworth	11	445 87	9 75	7	307 97	1 87
Straffordville	Elgin				3	32 85	0 07
Stratford	Perth	216	3,626 06	95 73	64	1,193 05	12 02
Strathroy	Middlesex	88	1,319 66	35 50	25	552 70	4 66
Streetsville	Peel	29	429 67	12 25	2	45 61	1 18
Sutton	Brome	5	44 71	1 50			0 10
Sweetsburg	Missisquoi	4	114 91	2 75			0 28
Sylvan	Middlesex	1	4 89	0 25	1	19 47	0 06
Tadousac	Saguenay						
Tamworth	Addington	1	24 45	0 50	3	47 44	0 17
Tara	Bruce	7	137 40	3 50	1	10 95	0 36
Tavistock	Perth						
Terrebonne	Terrebonne						
Teeswater	Bruce	14	347 67	8 00	4	48 66	0 96
Thamesford	Oxford	3	83 13	2 00			0 21
Thamesville	Kent	48	481 30	15 25	5	121 44	1 48
Thornhill	York	10	245 60	5 75	1	4 87	0 62
Thorold	Welland	45	720 88	19 25	15	295 13	2 52
Trois-Rivières	St. Maurice	14	400 77	8 50	5	96 84	1 24
Thurso	Ottawa	9	268 45	6 50	1	9 73	0 69
Tilbury Est	Kent				1	48 66	0 12
Tilsonburg	Oxford	49	1,089 79	26 75	13	239 30	3 31
Tiverton	Bruce	1	9 78	0 25			0 02
Toronto	York	5,280	72,238 62	2,070 50	1,351	22,268 12	
Tottenham	Simcoe						
Trenton	Hastings	21	392 71	10 25	9	180 05	1 41
Tullamore	Peel	1	5 00	0 25	1	19 47	0 06
Ulverton	Drummond	3	59 65	1 50	5	175 18	0 57

ETAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Union.....	Elgin.....	3	19 65	0 75	.....	0 04	0 04
Uxbridge.....	Ontario.....	88	1,302 49	36 00	10	158 17	3 65
Valleyfield.....	Beauharnois.....	9	122 98	3 75	.....	0 30	0 30
Vanbrugh.....	Renfrew.....	2	36 66	1 00	1	1 22	0 09
Vankleek Hill.....	Prescott.....	10	202 93	5 00	.....	0 50	0 50
Vienna.....	Elgin.....	3	36 67	1 25	8	167 90	0 50
Vittoria.....	Norfolk.....	2	14 67	0 50	.....	0 03	0 03
Vroomanton.....	Ontario.....	2	20 84	0 75	2	17 06	0 08
Walkerton.....	Bruce.....	61	1,085 89	28 50	9	265 20	3 36
Wallaceburg.....	Kent.....	7	220 05	5 00	.....	0 55	0 55
Wallacetown.....	Elgin.....	8	190 21	4 50	6	175 18	0 90
Wardsville.....	Middlesex.....	36	606 26	16 25	2	72 99	1 69
Warkworth.....	Northumb'land.....	21	478 23	11 75	9	310 09	1 94
Warsaw.....	Peterboro'.....	2	43 91	1 25	.....	0 11	0 11
Warwick, O.....	Lambton.....	10	227 63	5 25	1	26 76	0 63
Waterdown.....	Wentworth.....	28	381 05	10 75	3	86 37	1 15
Waterford.....	Norfolk.....	13	235 67	6 00	4	61 81	0 71
Waterloo, O.....	Waterloo.....	13	196 49	5 50	1	9 73	0 50
Waterloo, Q.....	Shefford.....	.....	.....	.....	8	218 17	0 54
Watford.....	Lambton.....	38	661 36	17 50	1	9 73	1 66
Welland.....	Welland.....	24	358 32	9 75	11	203 42	1 39
Welland-Port.....	Lincoln.....	2	19 47	0 50	.....	0 05	0 05
Wellesley.....	Waterloo.....	8	108 99	3 75	.....	0 25	0 25
Wellington.....	Prince-Edouard.....	6	152 81	3 50	5	121 65	0 67
Wellington Square.....	Halton.....	14	156 34	5 00	6	52 31	0 49
West Farnham.....	Missisquoi.....	5	66 02	1 75	.....	0 16	0 16
West Flamboro'.....	Wentworth.....	9	224 94	5 25	.....	0 55	0 55
Weston.....	York.....	40	430 29	13 75	7	101 00	1 30
West Winchester.....	Dundas.....	3	47 11	1 25	.....	0 11	0 11
Whitby.....	Ontario.....	113	1,889 51	49 75	20	271 29	5 38
Whitevale.....	Ontario.....	2	10 00	0 50	.....	0 02	0 02
Widder, Station de.....	Lambton.....	16	261 55	7 50	8	155 63	1 02
Windsor, O.....	Essex.....	357	6,155 75	160 50	50	1,031 10	17 95
Wingham.....	Huron.....	13	210 75	5 00	8	301 69	1 62
Winterbourne.....	Waterloo.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Woodbridge.....	York.....	36	500 48	15 25	6	69 35	1 40
Woodham.....	Perth.....	4	152 57	3 25	2	76 64	0 32
Woodslee.....	Essex.....	1	29 34	0 75	.....	0 07	0 07
Woodstock.....	Oxford.....	161	2,211 18	65 25	73	1,580 86	9 46
Woodville.....	Victoria.....	22	591 04	13 75	1	48 66	1 60
Wroxeter.....	Huron.....	21	437 64	10 25	3	128 59	1 40
Wyoming.....	Lambton.....	23	291 18	8 75	5	116 57	1 02
York.....	Haldimand.....	14	140 41	4 50	3	57 91	0 48
Yorkville.....	York.....	183	1,927 70	63 00	47	600 99	6 31
Zurich.....	Huron.....	1	2 44	0 25	.....	.....	.....
		28,941	465,893 79	12,640 43	6,550	126,390 01	761 53

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

P. LE SUEUR,
Surintendant en Chef.

NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les droits de commission perçus sur iceux ; le nombre de mandats payés dans la Nouvelle-Ecosse, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent du Royaume-Uni, et la commission allouée aux maîtres de poste.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Amherst.....	Cumberland	21	514 76	12 50	1	26 03	1 35
Annapolis.....	Annapolis	7	249 72	5 50	4	163 75	1 03
Antigonish.....	Antigonish	17	325 09	8 75	10	246 25	1 43
Arichat.....	Richmond	5	185 52	3 75	4	57 75	0 53
Aylesford.....	Du Roi	1	7 34	0 25	.....	.....	0 02
Baddeck.....	Victoria	9	242 40	5 75	2	9 74	0 63
Barrington.....	Shelburne.....	1	12 55	0 50	1	9 73	0 06
Berwick.....	Du Roi	2	51 21	1 00	.....	.....	0 13
Bridgetown.....	Annapolis	19	447 54	11 25	.....	.....	1 12
Bridgewater.....	Lunenburg.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Caledonia Corner.....	De la Reine	4	158 20	3 75	.....	.....	0 40
Canning.....	Du Roi .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chester.....	Lunenburg.....	1	1 25	0 25	.....	.....	.....
Cow Bay.....	Cap Breton.....	6	114 53	3 00	.....	.....	0 29
Dartmouth.....	Halifax.....	21	268 70	7 50	3	46 92	0 79
Digby.....	Digby.....	21	428 88	10 75	15	476 47	2 26
Granville Ferry.....	Annapolis .....	.....	.....	.....	2	14 07	0 04
Guysborough.....	Guysborough.....	.....	.....	.....	1	4 87	0 01
Halifax.....	Halifax.....	1598	26,837 20	731 20	451	6,216 08	.....
Hantsport.....	Hants.....	.....	.....	.....	1	18 25	0 05
Kentville.....	Du Roi	21	381 42	10 25	14	371 65	1 88
Laurencetown.....	Annapolis.....	1	48 90	1 00	.....	.....	0 12
Lingan.....	Cap Breton.....	4	84 31	1 50	.....	.....	0 21
Little Glace Bay.....	do.....	2	12 21	0 50	.....	.....	0 03
Liverpool.....	De la Reine.....	23	558 82	12 75	4	51 10	1 53
Londonderry.....	Colchester.....	1	8 80	0 25	.....	.....	0 02
Lockeport.....	Shelburne.....	5	153 28	3 75	.....	.....	0 38
Lunenburg.....	Lunenburg.....	3	98 36	2 25	1	1 46	0 25
Mabou.....	Inverness.....	2	53 79	1 25	.....	.....	0 13
Mahone Bay.....	Lunenburg.....	4	148 16	3 25	.....	.....	0 37
New Glasgow.....	Pictou.....	52	1,354 71	31 50	6	65 69	3 55
North Sydney.....	Cap Breton.....	42	1,113 84	25 75	1	7 79	2 80
Parrsboro'.....	Cumberland.....	1	48 90	1 00	.....	.....	0 12
Pictou.....	Pictou.....	89	1,791 13	45 75	7	59 60	4 63
Port Hastings.....	Inverness.....	4	11 99	1 00	.....	.....	0 03
Port Hood.....	do.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Port Mulgrave.....	Guysborough.....	2	68 45	1 50	1	14 60	0 21
Pugwash.....	Cumberland.....	2	24 45	0 75	7	171 94	0 49
River John.....	Pictou.....	1	4 89	0 25	.....	.....	0 01
River Philip.....	Cumberland.....	4	55 00	1 75	.....	.....	0 14
Shelburne.....	Shelburne.....	3	36 58	1 00	.....	.....	0 09
Sherbrooke.....	Guysborough.....	5	141 21	3 50	.....	.....	0 35
Shubenacadie.....	Hants.....	2	48 90	1 00	.....	.....	0 12
St. Peters.....	Cap Breton.....	1	12 72	0 50	.....	.....	0 03
Stellarton.....	Pictou.....	83	1,406 67	39 00	.....	.....	3 51
Sydney.....	Cap Breton.....	47	1,066 01	23 70	9	162 52	3 07
Sydney Mines.....	do.....	5	143 75	3 25	.....	.....	0 36
Tangier.....	Halifax.....	2	14 67	0 50	.....	.....	0 04
Tatamagouche.....	Colchester.....	2	73 25	1 50	.....	.....	0 18
Truro.....	do.....	59	1,036 87	28 75	24	547 21	3 96
Wallace.....	Cumberland.....	3	88 02	2 25	.....	.....	0 22
Weymouth.....	Digby.....	2	35 02	1 00	6	151 34	0 47
Westport.....	do.....	.....	.....	.....	1	48 67	0 12

ETAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Whycocomagh	Inverness	2	45 23	1 00	2	97 32	0 36
Wilmot	Annapolis	3	74 88	1 75	3	107 06	0 45
Windsor	Hants	20	499 85	12 00	14	495 38	2 49
Wolfville	Du Roi	13	291 14	7 75	2	87 59	0 95
Yarmouth	Yarmouth	77	1,810 47	44 00	20	547 62	5 90
		2325	42,711 72	1,124 15	617	10,278 45	49 72

P. LE SUEUR,
Surintendant en Chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans le Nouveau-Brunswick sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1872; le montant de ces mandats en cours du Canada; les droits de commission perçus sur iceux; et le nombre de mandats payés dans le Nouveau-Brunswick, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent du Royaume-Uni.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Baie Verte	Westmoreland	1	24 45	0 50	2	72 99
Bathurst	Gloucester	142	3,583 64	83 25	1	24 33
Campbellton	Restigouche	198	7,159 55	156 25	1	9 73
Campo Bello	Charlotte	13	261 78	6 50	.....	.....
Canterbury, Station de	York	2	97 80	2 00	.....	.....
Caraquette	Gloucester	17	789 73	16 50	.....	.....
Carleton	St. Jean	21	460 68	12 00	.....	.....
Chatham	Northumberland	64	1,375 80	33 50	2	63 26
Dalhousie	Restigouche	161	5,069 03	115 00	5	181 27
Dorchester	Westmoreland	8	210 27	4 75	.....	.....
Edmundston	Victoria .....	.....	.....	.....	3	97 32
Florenceville	Carleton	1	4 89	0 25	.....	.....
Frédéricton	York	146	3,561 79	85 50	43	889 58
Gagetown	De la Reine	1	9 05	0 25	.....	.....
Harvey, A. C.	Albert	1	34 22	0 75	3	97 32
Harvey, Station de	York	2	44 01	1 00	.....	.....
Hillsborough	Albert	2	41 55	1 00	2	53 53
Indiantown	St. Jean	10	205 38	4 75	.....	.....
Kingston, Kent	Kent	8	170 72	4 25	.....	.....
Moncton	Westmoreland	17	293 58	7 75	3	40 63
Newcastle	Northumberland	96	2,474 55	59 75	4	53 57
Ossekeag	Du Roi	1	7 08	0 25	1	14 60
Richibouctou	Kent	12	213 81	5 50	10	393 66
Sackville	Westmoreland	8	104 33	2 75	2	48 66
Shédiac	do	6	107 62	2 75	1	9 73
St. André	Charlotte	79	1,791 43	42 75	17	399,01
St. George	do	1	48 90	1 00	1	24 33
St. Jean	St. Jean	954	17,160 84	459 25	127	2,485 82
St. Martin	do	1	48 90	1 00	.....	.....
St. Etienne	Charlotte	19	342 05	8 75	2	12 53
Sussex Vale	Du Roi	32	502 75	14 75	1	48 66
Woodstock	Carleton	40	1,354 57	29 50	.....	.....
		2,064	47,554 75	1,163 75	231	5,020 53

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes

P. LE SUEUR,
Surintendant en Chef.

ETAT No. 10, B.

INDIQUANT le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872 ; la valeur de ces mandats en cours provincial ; les droits de commissions perçus sur iceux ; le nombre de mandats d'articles d'argent payés en Ontario et en Québec, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent de la Nouvelle-Ecosse ; et les commissions allouées aux maîtres de poste en Ontario et en Québec, savoir :— $\frac{1}{4}$ d'un pour cent sur le montant total des mandats d'articles d'argent émis et payés.

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Acton Vale	Bagot				1	58 00	0 14
Almonte	Lanark				1	8 00	0 02
Amherstburg	Essex				5	64 73	0 14
Angus	Simcoe				1	100 00	0 25
Aurora	York	2	101 34	0 60			0 25
Aylmer, Est.	Ottawa	1	79 60	0 40			0 19
Beachville	Oxford				1	7 50	0 02
Bond Head	Simcoe	1	8 00	0 05			0 02
Bothwell	Kent				4	220 00	0 54
Bowmanville	Durham				3	150 00	0 37
Brampton	Peel				2	58 80	0 15
Brantford	Brant				21	1,517 80	3 79
Brockville	Ville de Brockville	2	60 00	0 40	6	352 27	0 72
Brighton	Northumb'rland				3	94 33	0 18
Burford	Brant				1	19 00	0 05
Chatham	Kent	3	82 00	0 55	13	660 50	1 85
Chippawa	Welland				1	15 00	0 04
Clifton	Welland				1	9 50	0 02
Clinton	Huron	5	256 89	1 35	1	11 11	0 66
Coaticook	Stanstead				10	844 35	1 35
Cobourg	Northumb'rland	1	18 00	00 10			0 04
Colborne	Northumb'rland				2	40 00	0 10
Cornwall	Ville de Cornwall				1	8 92	0 02
Drummondville	Welland				1	21 00	0 05
Dundas	Wentworth				1	46 22	
Elora	Wellington				1	8 00	0 02
Exeter	Huron	1	100 00	0 50			0 25
Fonthill	Welland	1	78 24	0 50			0 19
Grimsby	Lincoln				1	25 00	0 06
Hamilton	Cité d'Hamilton	1	13 25	0 10	53	3,035 63	
Hastings	Peterboro'	6	300 00	1 80			0 74
Ingersoll	Oxford				1	5 00	0 01
Inverness	Mégantic				1	20 00	
Iroquois	Dundas				1	29 00	0 07
Kemptville	Grenville				3	120 00	0 29
Kingston	Cité de Kingston	14	338 88	2 00	15	460 33	
Lachute	Jacques-Cartier	1	9 00	0 05			0 02
Lachine	Jacques-Cartier				1	16 00	0 04
Lévis	Lévis				6	75 44	
Listowell	Perth				3	5 25	0 01
London	Cité de London	6	260 00	1 45	10	242 28	
Métapédia	Rimouski	2	55 00	0 40			
Martintown	Glengary				2	77 00	0 19
Meaford	Grey	1	8 07	0 05			0 02
Milton	Halton				1	50 00	
Montmagny	Montmagny				1	15 29	0 04
Montréal	Cité de Montréal	71	2,293 39	13 50	1315	72,797 45	
Newmarket	York				2	200 00	0 50
Oakville	Halton				1	11 00	0 03

ÉTAT NO. 10, B.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Onslow.....	Pontiac.....				1	11 00	0 03
Orangeville.....	Wellington.....	1	20 00	0 10			0 05
Orillia.....	Simcoe.....	4	69 12	0 40	1	10 21	0 20
Orono.....	Durham.....				1	5 00	0 01
Oshawa.....	Ontario.....				41	2,185 81	4 15
Ottawa.....	Cité d'Ottawa.....	60	2,054 74	11 85	59	1,449 12	
Owen-Sound.....	Grey.....	3	23 93	0 20			0 06
Paris.....	Brant.....	2	135 95	0 80			0 34
Petrolia.....	Lambton.....	1	64 00	0 40			0 16
Pictou.....	Prince-Edouard.....				1	5 00	
Pointe St. Charles.....	Jacques-Cartier.....				1	4 00	0 01
Port-Hope.....	Durham.....	2	35 00	0 20			0 09
Port-Perry.....	Ontario.....	1	20 00	0 10			0 05
Québec.....	Québec.....	59	3,474 13	18 45	242	12,633 77	
Rimouski.....	Rimouski.....				1	100 00	0 25
Rockwood.....	Wellington.....				2	60 00	0 15
Ste. Catherine.....	Lincoln.....	1	15 00	0 10	4	189 85	0 26
St. Christophe.....	Arthabaska.....	1	37 75	0 20			
St. Eustache.....	Deux-Montagnes.....				2	160 00	0 40
St. Jean.....	St. Jean.....	1	25 00	0 20			
Ste. Marie.....	Perth.....				2	21 00	0 05
Sarnia.....	Lambton.....	1	6 00	0 05	4	56 00	0 06
Sherbrooke.....	Richmond.....	1	10 00	0 05			0 02
South-Québec.....	Lévis.....				1	25 00	0 06
Sparta.....	Elgin.....				1	20 00	0 05
Springford.....	Oxford.....				2	74 25	0 04
Stanstead.....	Stanstead.....	1	15 00	0 10	1	50 00	0 16
Stratford.....	Perth.....				2	117 18	0 06
Strathroy.....	Middlesex.....	1	10 00	0 10	3	70 50	0 19
Streetsville.....	Peel.....				1	8 37	0 02
Terrebonne.....	Terrebonne.....				1	40 00	0 10
Toronto.....	Cité de Toronto.....	27	1,398 00	7 65	166	4,622 98	
Trenton.....	Hastings.....				3	17 30	0 04
Vittoria.....	Norfolk.....				1	22 39	0 05
Walkerton.....	Bruce.....	3	14 00	0 35			0 01
Wallacetown.....	Elgin.....	1	20 00	0 10			0 05
Wardsville.....	Middlesex.....	2	34 50	0 25			0 07
Whitby.....	Ontario.....				1	15 00	0 04
Windsor.....	Essex.....	2	36 00	0 25	1	59 99	0 24
Woodstock.....	Oxford.....	2	24 67	0 15	2	44 47	0 16
Yorkville.....	York.....	1	25 50	0 20			0 06
		195	11,629 95	66 05	2025	103,577 89	21 19

P. LE SUEUR,
Surintendant-en-chef.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

ÉTAT No. 10, B.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse sur Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872; la valeur de ces mandats en cours du Canada; les commissions perçues sur iceux; le nombre de mandats payés dans la Nouvelle-Ecosse, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent en Ontario et en Québec, et la commission allouée aux maîtres de poste.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
Amherst	Cumberland....	66	\$ 3,568 68	\$ 19 35	6	\$ 69 75	\$ 8 92
Annapolis	Annapolis	28	1,212 70	6 85	.....	.....	3 03
Antigonish	Antigonish	210	14,793 48	78 00	1	24 33	36 98
Aricbat	Richmond	23	773 58	4 55	.....	.....	\$ 1 93
Aylesford	Du Roi	1	69 02	0 40	.....	.....	0 17
Baddeck	Victoria	11	405 53	2 25	.....	.....	1 01
Barrington	Shelburne	30	1,942 73	10 55	.....	.....	4 86
Bear River, C. O.	Digby	6	62 63	0 55	.....	.....	0 15
Bridgetown	Annapolis	48	2,078 37	12 20	1	20 00	5 20
Bridgewater	Lunenburg	17	866 44	4 90	1	20 00	2 17
Caledonia Corner	De la Reine	3	174 28	0 95	.....	.....	0 43
Canning	Du Roi	23	1,451 72	7 70	.....	.....	3 63
Cap Canso	Guysborough	10	246 42	1 50	.....	.....	0 62
Chester	Lunenburg	3	74 68	0 45	.....	.....	0 19
Christmas, Ile.	Cap-Breton	1	6 50	0 05	.....	.....	0 02
Cow Bay	do	14	421 43	2 45	.....	.....	1 05
Dartmouth	Halifax	12	773 00	4 15	1	11 52	1 93
Digby	Digby	42	1,714 39	9 65	3	150 40	4 30
Granville, Traverse	Annapolis	3	40 12	0 30	.....	.....	0 10
Grand Village	Colchester	1	30 00	0 20	.....	.....	0 07
Guysborough	Guysborough	24	978 80	5 70	1	40 00	2 45
Halifax	Halifax	342	10,069 36	60 75	179	7,096 21	.....
Kentville	Du Roi	14	611 51	3 00	2	20 00	1 53
Laurenetown	Annapolis	3	207 50	1 05	.....	.....	0 52
Little Glace Bay	Cap Breton	6	275 96	1 55	.....	.....	0 69
Liverpool	De la Reine	83	4,124 94	22 70	2	28 86	10 31
Lockeport	Shelburne	7	183 75	1 00	.....	.....	0 46
Londonderry	Colchester	2	80 00	0 40	.....	.....	0 20
Lower Horton	Du Roi	3	240 04	1 30	.....	.....	0 60
Lunenburg	Lunenburg	23	1,296 25	7 15	2	101 45	3 24
Mabou	Inverness	12	500 41	2 80	2	120 00	1 25
Mahone, Baie	Lunenburg	2	86 26	0 55	.....	.....	0 22
Maitland	Hants	8	429 81	2 30	.....	.....	1 07
New Glasgow	Pictou	197	13,267 89	70 75	17	801 09	33 17
Newport	Hants	1	11 50	0 10	.....	.....	0 03
North Sydney	Cap Breton	27	1,444 59	7 90	.....	.....	3 61
Parrsboro'	Cumberland	21	1,325 16	7 10	3	32 03	3 31
Pictou	Pictou	60	1,883 08	11 40	30	773 48	4 71
Port Hastings	Inverness	4	181 94	1 10	.....	.....	0 45
Port Hawkesbury	Richmond	7	408 78	2 25	1	.....	1 02
Port Hood	Inverness	12	665 94	3 70	.....	.....	1 66
Port Medway	De la Reine	2	75 80	0 45	.....	.....	0 19
Port Mulgrave	Guysborough	10	307 47	1 80	.....	.....	0 77
Port Williams	Du Roi	3	161 82	0 85	1	100 00	0 40
Pugwash	Cumberland	58	4,003 10	21 45	3	80 92	10 01
Rivière Jean	Pictou	17	917 53	5 20	.....	.....	2 29
Rivière Philippe	Cumberland	12	510 63	2 80	.....	.....	1 28
Sandy Cove	Digby	1	67 00	0 40	.....	.....	0 17
Shelburne	Shelburne	45	2,593 14	14 00	.....	.....	6 48
Sherbrooke	Guysborough	36	2,484 83	13 35	2	56 54	6 21
St. Pierre	Cap Breton	23	1,263 78	7 00	1	39 00	3 16
Stellarton	Pictou	29	2,050 83	10 95	.....	.....	5 13
Sydney, Mines de	Cap Breton	5	282 32	1 50	.....	.....	0 76

ETAT No. 10, B.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissio's reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Sydney.....	do	39	1,287 08	7 80	8	172 04	3 22
Tatamagouche...	Colchester	37	2,537 06	13 65	.....	.....	6 34
Truro	do	70	3,522 58	19 55	9	308 72	8 81
Tousquet.....	Yarmouth	2	64 15	0 40	.....	.....	0 16
Wallace.....	Cumberland	54	4,322 69	22 20	3	169 60	10 81
Weymouth.....	Digby	22	1,007 61	5 85	.....	.....	2 52
Whyocomagh.....	Inverness	15	560 35	3 15	1	50 00	1 40
Wilmot.....	Annapolis	24	1,323 88	7 15	1	91 80	3 31
Windsor.....	Hants	28	1,638 36	9 25	13	500 76	4 10
Wolfville.....	Du Roi	10	513 10	2 80	2	110 00	1 28
Yarmouth.....	Yarmouth	96	2,646 19	15 85	16	766 82	6 62
		2,048	103,120 47	569 05	311	11,746 32	232 62

A. WOODGATE,
Surintendant en chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 10, B.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans le Nouveau-Brunswick sur Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872; la valeur de ces mandats en cours du Canada; les commissions perçues sur iceux, et le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans le Nouveau-Brunswick, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent en Ontario et Québec.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Andover.....	Victoria.....	2	15 00	0 15		
Baie Verte.....	Westmoreland.....	63	3,111 36	17 60		
Bathurst.....	Gloucester.....	670	48,863 22	257 05	11	286 31
Boucouche.....	Kent.....	41	1,896 42	10 50		
Campbellton.....	Ristigouche.....	277	18,678 64	99 30	11	449 75
Campo Bello.....	Charlotte.....	1	10 00	0 05		
Canterbury, Station de.....	York.....	1	3 00	0 05		
Caraqueette.....	Gloucester.....	57	3,763 92	20 35		1 20
Carleton.....	St. Jean.....	4	213 80	1 20		
Chatham.....	Northumb'rland.....	937	65,626 39	344 95	21	1,601 85
Dalhousie.....	Ristigouche.....	486	33,696 94	178 70	12	817 86
Dorchester.....	Westmoreland.....	71	3,657 11	20 55		
Edmundston.....	Victoria.....	177	12,410 10	66 20	2	46 33
Florenceville.....	Carleton.....					
Frédéricton.....	York.....	134	8,578 89	45 45	19	554 95
Gagetown.....	De la Reine.....	4	48 00	0 25	1	20 00
Grande Chute.....	Victoria.....	16	725 17	4 05	2	200 00
Harvey, A. C.....	Albert.....	17	351 40	3 15		
Hillsborough.....	do.....	15	821 42	4 55	1	20 00
Hopewell, Cap de.....	do.....	2	6 00	0 10		
Indiantown.....	St. Jean.....	7	89 03	0 55		
Kingston, Kent.....	Kent.....	91	4,438 76	24 70		
Memramcook.....	Westmoreland.....	12	956 61	5 15		
Moncton.....	do.....	109	6,378 79	35 00	10	477 10
Newcastle.....	Northumb'rland.....	262	12,772 95	69 80	8	198 42
Ossekeag.....	Du Roi.....	3	195 00	1 05		
Petitcodiac.....	Westmoreland.....	1	10 00	0 05		
Richibouctou.....	Kent.....	144	8,082 44	43 55	8	506 15
Sackville.....	Westmoreland.....	94	3,903 24	22 40	1	70 00
Salisbury.....	do.....	7	307 50	1 70		
Shédiac.....	do.....	186	12,266 39	66 00	12	714 59
Sheffield.....	Sunbury.....	5	180 38	1 00		
Springfield.....	Du Roi.....	3	15 75	0 15		
St. André.....	Charlotte.....	15	664 00	3 75	3	28 72
St. George.....	do.....				1	8 00
St. Jean.....	St. Jean.....	290	10,745 06	61 35	133	4,181 34
St. Martin.....	do.....	13	773 94	4 20	3	200 00
St. Etienne.....	Charlotte.....	40	1,182 77	7 15	10	298 78
Sussex Vale.....	Du Roi.....	73	4,843 30	26 05	10	238 80
Woodstock.....	Carleton.....	312	24,252 56	127 30	8	256 37
		4,643	294,715 25	1,575 10	287	11,195 32

JOHN McMILLAN,
Surintendant-en-Chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT No. 10, C.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur l'Île du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1872; la valeur de ces mandats en cours provincial; les commissions perçues sur iceux, le nombre de mandats d'articles d'argent payés en Ontario et en Québec, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent de l'Île du Prince-Edouard; et les commissions allouées aux maîtres de poste en Ontario et en Québec, savoir: $\frac{1}{4}$ d'un pour cent sur le montant total des mandats d'articles d'argent émis et payés.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Cayuga	Haldimand				1	26 66	0 06
Collingwood	Simcoe	1	19 56	0 25			0 05
Hamilton	Cité d'Hamilton	1	29 34	0 50	1	2 60	
Kincardine	Bruce	1	14 67	0 25			0 03
Kingston	Cité de Kingston	1	17 99	0 25	2	96 72	
London	Cité de London	2	6 40	0 50			
Montréal	Cité de Montréal	2	10 65	0 50	13	377 28	
Napanee	Lennox				1	2 23	
Niagara	Ville de Niagara				4	126 40	0 31
Ottawa	Cité d'Ottawa	2	31 99	0 75	6	176 54	
Pembroke	Renfrew	1	19 56	0 25			0 05
Picton	Prince-Edouard				1	13 50	0 03
Québec	Québec	1	63 00	0 75	10	412 86	
St. Marie	Perth				1	10 00	0 02
Sherbrooke	Ville de Sherbrooke	1	7 56	0 25			0 02
Sorel	Richelieu				1	35 84	0 09
Toronto	Cité de Toronto	6	293 35	3 50	8	74 17	
		19	514 07	7 75	49	1,354 80	0 66

P. LE SUEUR,
Surintendant en Chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT No. 10, C.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse sur le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les commissions perçues sur iceux ; et le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans la Nouvelle-Ecosse, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent du Nouveau-Brunswick ; et les commissions allouées aux maîtres de poste.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Amherst	Cumberland.....	89	3,244 78	18 50	106	4,114 51	8 11
Annapolis	Annapolis	64	2,526 31	14 35	29	981 59	6 32
Antigonish	Antigonish	21	721 21	4 40	22	706 25	1 80
Aricbat	Richmond	11	450 83	2 55	12	463 00	1 13
Aylesford	Du Roi	2	170 96	0 90	.....	.....	0 43
Baddeck	Victoria	3	161 00	1 00	48	1,290 77	0 40
Barrington	Shelburne.....	48	2,095 24	11 90	5	365 00	5 24
Bear River, W. S.	Digby	32	1,440 13	8 10	5	309 70	3 64
Berwick	Du Roi	5	291 31	1 55	1	28 35	0 73
Bridgetown	Annapolis	176	9,219 94	50 60	5	137 61	23 05
Bridgewater	Lunenburgh	26	1,393 95	7 55	2	76 00	3 48
Caledonia Corner	De la Reine.....	57	3,648 18	19 75	1	50 00	9 12
Canning	Du Roi	63	3,172 57	18 20	6	209 30	7 93
Cap Canso	Guysborough	1	50 00	0 30	3	172 53	0 13
Chester	Chester	7	316 40	1 80	.....	.....	0 79
Baie des Vaches	Cap Breton	2	33 64	0 25	2	32 00	0 09
Dartmouth	Halifax	2	131 45	0 70	5	225 61	0 33
Digby	Digby	122	6,348 73	34 80	34	1,682 58	15 87
Granville Ferry	Annapolis	11	413 60	2 50	7	186 00	1 03
Great Village	Colchester	11	720 84	3 75	.....	.....	1 80
Guysborough	Guysborough	9	301 46	1 85	9	142 36	0 75
Halifax	Halifax	241	9,768 11	55 45	680	34,296 83	.....
Hantsport	Hants	3	132 80	0 70	.....	.....	0 33
Kentville	Du Roi	30	1,171 98	6 75	14	475 79	2 93
Laurencetown	Annapolis	12	647 59	3 60	1	3 50	1 62
Little Glace, Bay	Cap Breton	3	45 00	0 35	5	95 00	0 12
Liverpool	De la Reine.....	113	6,172 09	33 75	8	345 63	15 43
Londonderry	Colchester	4	170 57	0 90	.....	.....	0 43
Lockeport	Shelburne.....	3	250 00	1 30	.....	.....	0 62
Lunenburgh	Lunenburgh	24	1,126 68	6 25	2	36 92	2 82
Mabou	Inverness	3	61 37	0 40	9	247 00	0 15
Mahone, Baie de	Lunenburgh	15	680 33	3 75	2	60 00	1 70
Maitland	Hants	9	433 05	2 50	1	14 85	1 08
New Glasgow	Pictou	38	1,200 11	7 45	90	4,659 30	3 00
Newport	Hants	1	12 38	0 10	.....	.....	0 03
Newport Landing	do	4	305 16	1 55	.....	.....	0 76
North Sydney	Cap Breton	14	1,021 70	5 35	1	29 65	2 55
Parrsboro'	Cumberland	103	5,364 25	29 45	29	491 47	13 41
Pictou	Pictou	42	1,579 42	9 35	71	3,175 37	3 95
Port Hastings	Inverness	9	439 00	2 25	1	3 50	1 10
Port Hawkesbury	Richmond	5	212 00	1 20	1	99 50	0 53
Port Hood	Inverness	5	290 17	1 50	3	61 30	0 73
Port Mulgrave	Guysborough	2	32 79	0 25	4	40 98	0 08
Port Medway	De la Reine.....	3	107 66	0 70	.....	.....	0 27
Port Williams	Du Roi	5	186 38	1 10	.....	.....	0 47
Pugwash	Cumberland	14	334 24	2 05	9	219 70	0 84
Rivière Jean	Pictou	3	101 00	0 60	.....	.....	0 25
Rivière Philippe	Cumberland	34	1,263 36	7 10	3	100 62	3 16
Sandy, Cove	Digby	4	146 07	0 95	.....	.....	0 37
Shelburne	Shelburne.....	74	4,358 62	23 45	1	44 00	10 89
Sherbrooke	Guysborough	11	419 14	1 60	3	240 00	1 05
St. Pierre	Cap Breton	8	379 84	2 00	15	353 00	0 95
Stellarton	Pictou	7	145 14	1 05	11	379 00	0 36
Sydney	Cap Breton	76	3,823 18	20 85	28	990 71	9 86

ETAT NO. 10, C.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Sydney Mines	Cap Breton				12	225 00	
Tatamagouche	Colchester				1	40 00	
Truro	do	54	2,264 22	12 70	53	2,958 87	5 66
Tousquet	Yarmouth	7	214 74	1 15			0 54
Wallace	Cumberland	19	923 83	5 30	7	347 83	2 31
Westport	Digby	2	53 65	0 40	4	172 80	0 13
Weymouth	do	66	3,253 30	17 70	2	33 00	8 11
Whycocomagh	Inverness	3	125 50	0 75	12	222 50	0 31
Wilnot	Annapolis	68	3,482 05	19 00	1	12 90	8 75
Windsor	Hants	46	2,662 15	14 30	16	538 47	6 63
Wolfville	Du Roi	62	3,061 44	16 80	38	1,875 33	7 66
Yarmouth	Yarmouth	323	15,452 03	86 50	39	1,254 60	33 63
		2,333	110,736 62	615 50	1,479	64,256 08	252 42

A. WOODGATE,
Inspecteur des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 10. C.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans le Nouveau-Brunswick sur la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les commissions perçues sur iceux, et le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans le Nouveau-Brunswick, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent de la Nouvelle-Ecosse.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Baie Verte	Westmoreland	2	24 64	0 15		
Bathurst	Gloucester	136	9,610 20	50 30	9	202 36
Boucouché	Kent	2	49 00	0 25	2	110 43
Campbellton	Ristigouche	121	5,921 12	31 90	2	39 73
Caraquette	Gloucester	5	225 92	1 35	1	20 00
Carleton	St. Jean	18	295 86	1 80	4	125 00
Chatham	Northumb'rland	136	7,894 61	42 30	45	3,465 18
Dalhousie	Ristigouche	82	5,330 81	28 10	6	374 00
Dorchester	Westmoreland	34	752 83	4 75	28	1,841 16
Frééricton	York	54	1,931 09	11 55	42	2,013 05
Gagetown	De la Reine	2	43 00	0 25	1	5 50
Harvey, A. C.	Albert	11	209 06	1 25	10	658 03
Harvey, Station de	York	6	287 18	1 60		
Hillsborough	Albert	12	506 50	2 70	2	19 00
Hopewell, Cap de	do	1	50 00	0 30		
Indiantown	St. Jean	7	191 50	1 20		
Kingston, Kent	Kent	18	802 74	4 35		
Memramcook	Westmoreland				1	16 84
Moncton	do	99	3,994 28	22 55	20	998 25
Newcastle	Northumb'rland	174	5,481 27	31 85	26	1,342 81
Osskeag	Du Roi	4	152 38	0 80	5	430 00
Oromocto	Sunbury	1	15 00	0 10		
Petitcodiac	Westmoreland	1	13 15	0 10		
Richibouctou	Kent	18	717 79	3 90	6	313 80
Sackville	Westmoreland	68	2,231 22	13 00	103	4,796 46
Salisbury	do	9	440 16	2 45	1	40 00
Shédiac	do	35	1,288 05	7 50	26	1,145 01
Sheffield	Sunbury	1	55 42	0 30	2	112 00
Springfield	Du Roi	1	15 00	0 10		
St. André	Charlotte	19	697 56	3 95	6	164 84
St. George	do				2	10 75
St. Jean	St. Jean	297	12,581 50	70 75	1,914	91,111 75
St. Martin	do	3	93 00	0 70		
St. Etienne	Charlotte	41	1,254 91	7 55	19	874 57
Sussex Vale	Du Roi	16	417 47	2 60	7	219 23
Woodstock	Carleton	61	2,829 51	16 51	26	832 04
		1495	66,403 23	368 45	2316	111,281 59

JOHN McMILLAN,
Inspecteur des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 10, D.

INDIQUANT le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur Terre-neuve, pendant l'année expirée le 30 juin 1872; la valeur de ces mandats en cours provincial; les commissions perçues sur iceux; le nombre de mandats d'articles d'argent payés en Ontario et en Québec, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent de Terre-neuve; et les commissions allouées aux maîtres de poste en Ontario et en Québec, savoir:— $\frac{1}{4}$ d'un pour cent sur le montant total des mandats d'articles d'argent émis et payés.

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Delta	Leeds	1	39 12	0 50			0 10
Dunham	Missisquoi				1	36 49	0 09
Elora	Wellington	1	39 99	0 50			0 10
Fort Erie	Welland	1	20 37	0 25			0 05
Granby	Shefford	1	4 00	0 25			
Hamilton	Cité d'Hamilton	3	27 14	0 75	1	1 52	
Kingston	Cité de Kingston	2	100 24	1 25			
London	Cité de London	6	95 73	1 50	1	6 09	
Montréal	Cité de Montréal	23	509 45	7 75	35	863 27	
Morrisburgh	Dundas				2	68 94	0 17
Ottawa	Cité d'Ottawa	1	6 62	0 25	2	51 70	
Port Hope	Durham	1	34 22	0 50			0 08
Québec	Québec	3	30 04	0 75	1	18 66	
Renfrew	Renfrew	1	4 89	0 25			0 01
Shakespeare	Perth	3	29 34	0 75			0 07
Toronto	Cité de Toronto	23	497 93	7 00	18	211 73	
Windsor	Essex	1	48 90	0 50			0 12
		71	1,487 98	22 75	61	1,258 40	0 79

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

P. LE SUEUR,
Surintendant en Chef.

NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT No. 10, D.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse sur Terre-neuve, pendant l'année expirée le 30 juin 1872; la valeur de ces mandats en cours du Canada; les commissions perçues sur iceux; et le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans la Nouvelle-Ecosse, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent de Terre-neuve; et les commissions allouées aux maîtres de poste.

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No de mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Amherst	Cumberland ...	3	51 73	0 75			0 12
Antigonish	Antigonish				12	175 62	0 44
Aricbat	Richmond				12	286 64	0 72
Baddeck	Victoria				3	31 38	0 08
Baie des Vaches..	Cap-Breton ...	4	300 00	3 25	1	40 55	0 85
Digby	Digby	2	40 10	0 75			0 10
Halifax	Halifax	19	847 66	10 75	77	1,495 55	
Lingan	Cap-Breton ...	2	59 56	0 75			0 15
Liverpool	De la Reine				1	4 87	0 01
Lockeport	Shelburne				1	82 13	0 21
New Glasgow	Pictou	1	97 78	1 00	1	40 55	0 34
Sydney Nord	Cap-Breton ...				13	762 93	1 91
Pictou	Pictou	1	48 90	0 50	1	40 55	0 22
Pugwash	Cumberland ...	2	14 31	0 50			0 04
Sydney	Cap-Breton ...				5	60 38	0 15
Truro	Colchester				1	6 96	0 02
Wolfville	Du Roi	1	36 34	0 50			0 09
Yarmouth	Yarmouth	1	12 00	0 25	1	25 00	0 09
		36	1,508 38	19 00	129	3,053 11	5 54

A. WOODGATE,
Inspecteur des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 10. D.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans le Nouveau-Brunswick sur l'Île du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1872 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les commissions perçues sur iceux, et le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans le Nouveau-Brunswick, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent de l'Île du Prince-Edouard.

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No. de mand. payés.	Montant des mand. payé
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Bathurst	Gloucester	7	216 20	3 00	2	81 10
Campbellton	Ristigouche	1	3 01	0 25		
Caraquette	Gloucester	1	10 00	0 25		
Carleton	St. Jean	1	6 00	0 25		
Chatham	Northumberland	2	45 78	0 75	3	83 53
Dalhousie	Ristigouche				1	31 53
Dorchester	Westmoreland	1	9 78	0 25		
Florenceville	Carleton	1	53 00	0 75		
Frédéricton	York	8	347 68	4 00	10	319 08
Grande Châte	Victoria				1	38 93
Hopewell, Cap de	Albert	1	97 80	1 00		
Moncton	Westmoreland	9	289 96	4 00		
Newcastle	Northumberland	3	60 98	1 00	1	60 02
Ossekeag	Du Roi				1	50 00
Richibouctou	Kent	1	14 67	0 25		
Sackville	Westmoreland	6	62 49	1 50	4	68 00
Shédiac	do	2	49 99	0 75	2	96 41
St. André	Charlotte				3	172 80
St. Jean	St. Jean	10	300 32	4 50	27	567 99
		54	1,567 66	22 50	55	1,569 39

JOHN McMILLAN,
Inspecteur des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 10, E.

INDIQUANT le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872; la valeur de ces mandats en cours provincial; les commissions perçues sur iceux, le nombre de mandats d'articles d'argent payés en Ontario et en Québec, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent du Nouveau-Brunswick; et les commissions allouées aux maîtres de poste en Ontario et en Québec, savoir: $\frac{1}{2}$ d'un pour cent sur le montant total des mandats d'articles d'argent émis et payés.

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. de mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Alexandria.....	Glengary.....				4	250 00	0 37
Amherstburg.....	Essex.....				2	20 00	0 04
Aylmer, Q.....	Ottawa.....	1	99 50	0 50	3	59 50	0 39
Aylmer, O.....	Elgin.....	1	20 00	0 10			0 05
Barrie.....	Simcoe.....	1	75 00	0 40			0 18
Belleville.....	Hastings.....	5	74 00	0 45	7	436 50	1 26
Berlin.....	Waterloo.....				1	9 31	0 02
Bluevale.....	Huron.....	1	8 00	0 05			0 02
Bond Head.....	Simcoe.....	5	216 00	1 15			0 53
Bowmanville.....	Durham.....				1	6 00	0 01
Brantford.....	Brant.....	2	28.75	0 25	7	306 00	0 83
Brockville.....	Ville de Brockville.....	1	20 00	0 10	13	787 96	2 02
Burford.....	Brant.....				1	100 00	0 25
Carleton Place.....	Lanark.....	1	64 52	0 40			0 16
Chambly.....	Chambly.....				3	39 00	0 10
Chatham.....	Kent.....				5	204 15	0 50
Clarksburg.....	Grey.....				1	64 00	0 16
Clifton.....	Welland.....	2	120 00	0 60			0 30
Clinton.....	Huron.....	1	5 00	0 05	5	385 00	0 97
Coaticook.....	Stanstead.....				2	72 26	0 18
Cobourg.....	Northumberland.....				2	25 00	0 06
Collingwood.....	Simcoe.....	1	30 00	0 20	5	206 50	0 58
Cornwall.....	Ville de Cornwall.....				5	127 00	0 31
Corunna.....	Lambton.....				2	180 00	0 45
Danville.....	Richmond.....				1	17 00	0 04
Dundas.....	Wentworth.....				16	1034 63	2 68
Elora.....	Wellington.....				1	10 00	0 02
Fergus.....	do.....				2	150 00	0 37
Forest.....	Lambton.....	1	20 00	0 10			0 05
Gananoque.....	Leeds.....				1	15 25	0 04
Gaspé, Bassin de.....	Gaspé.....				1	8 00	
Georgetown.....	Halton.....				6	168 00	0 42
Goderich.....	Huron.....				2	120 00	0 30
Guelph.....	Wellington.....	2	45 00	0 30	35	3053 38	7 74
Hamilton.....	Cité d'Hamilton.....	2	90 00	0 50	53	3686 38	
Hastings.....	Peterboro.....	5	300 00	1 70			0 74
Hemmingford.....	Huntingdon.....				7	449 00	0 62
Ingersoll.....	Oxford.....	1	10 50	0 10	1	70 00	0 19
Inverness.....	Mégantic.....	1	80 00	0 40	1	80 00	0 40
Iroquois.....	Dundas.....				2	45 00	0 11
Jarvis.....	Haldimand.....				2	70 00	0 19
Kamouraska.....	Kamouraska.....				2	200 00	
Kingston.....	Cité de Kingston.....	6	163 31	1 00	6	231 40	
Kirkfield.....	Victoria.....				1	50 00	0 06
Lachine.....	Jacques Cartier.....				3	145 30	0 05
London.....	Cité de London.....	2	58 00	0 35	60	4673 71	
Lindsay.....	Victoria.....				2	56 65	0 12
Metapédia.....	Rimouski.....	2	200 00	1 00			0 50
Melbourne.....	Richmond.....	4	30 60	0 40			0 12
			319				

ETAT NO. 10, E.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et en Québec sur le Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissio's reçues.	No. de mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Milton	Halton	1	20 00	0 10			0 05
Montmagny	Montmagny				3	91 10	0 23
Montréal	Cité de Montréal	57	2046 85	11 85	2071	128771 50	
Mount Forest	Grey				2	30 00	
New Edinburgh	Russell				1	15 00	0 04
Newburgh	Addington	4	81 50	0 50	8	729 50	2 01
New Hamburg	Waterloo				1	24 00	0 06
Oakville	Halton	1	50 00	0 30	4	118 41	0 41
Orangeville	Wellington				1	15 00	
Orillia	Simcoe				8	254 00	0 29
Oshawa	Ontario				61	3989 04	9 01
Ottawa	Cité d'Ottawa	70	1690 81	9 95	72	2613 96	
Owen Sound	Grey				1	20 00	0 05
Paris	Brant				1	30 00	
Paspébiac	Bonaventure	1	32 00	0 20	1	100 00	0 08
Pembroke	Renfrew	5	449 00	2 30	3	284 71	1 83
Pénétanguishene	Simcoe				1	28 61	0 07
Percé	Gaspé	1	100 00	0 50			0 25
Perth	Lanark				1	50 00	0 12
Peterboro	Peterboro				2	140 00	0 35
Pictou	Prince-Édouard	2	15 00	0 10			0 03
Pointe-Lévis, Est.	Lévis				1	25 00	0 06
Pointe St. Charles	Jacques Cartier				4	105 00	0 25
Port Burwell	Elgin	3	228 75	1 20			0 57
Port Hope	Durham	2	200 00	1 00	12	180 50	0 38
Port Rowan	Norfolk	5	276 00	1 55	2	150 00	0 67
Québec	Québec	43	2002 80	10 95	1800	128863 23	
Renfrew	Renfrew				1	75 00	0 19
Richmond, Q	Richmond				17	937 00	1 97
Rimouski	Rimouski	1	7 50		5	137 50	0 36
Riv. du Loup, en b.	Témiscouata				24	1,395 06	1 54
Rosemont	Simcoe	1	20 00		10		0 07
Ste. Anne	Kamouraska				4	102 78	0 25
Ste. Catherine	Lincoln				17	1,187 45	2 54
St. Hyacinthe	St. Hyacinthe	3	240 00	1 20	4	205 00	0 07
St. Marie	Perth				21	617 60	1 41
St. Roch	Québec (Cité)				1	9 00	0 02
St. Thomas	Elgin				1	5 00	0 01
Sarnia	Lambton				5	280 00	0 02
Sherbrooke	Richmond				4	305 89	
Simcoe	Norfolk				8	387 50	0 66
Smith's Falls	Lanark				1	28 85	
Sorel	Richelieu	1	40 00	20			10
South-Québec	Lévis				10	960 00	1 50
Stanford	Arthabaska				1	55 00	0 14
Stanstead	Stanstead				1	8 48	0 02
Stayner	Simcoe	6	527 00	2 70	2	19 00	0 07
Stratford	Perth				1	30 00	0 07
Terrebonne	Terrebonne				2	40 00	0 10
Thornhill	York				1	24 00	0 06
Trois-Rivières	Trois-Rivières				1	10 00	0 02
Thurso	Ottawa	1	10 00	0 05			0 02
Toronto	Cité de Toronto	31	1,543 99	8 25	112	3,309 70	
Uxbridge	Ontario	1	10 00	0 05			0 02
Victoria	Norfolk	1	50 00	30	2	60 00	0 27
Windsor	Essex	1	29 60	20	1	11 00	0 03
Woodbridge	York				2	150 00	0 37
Woodstock	Oxford	2	50 00	40	2	90 00	0 34
Zurich	Huron	1	40 00	20			10
		233	11,588 88	64 30	4,583	294,771 31	45 30

P. LE SUEUR,
Surintendant en chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT No. 10, E.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse sur l'Île du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1872 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les commissions perçues sur iceux ; le nombre de mandats payés dans la Nouvelle-Ecosse, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent de l'Île du Prince-Edouard, et la commission allouée aux maîtres de poste.

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commiss. reçues.	No. de mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Amherst.....	Cumberland	1	32 00	50	2	34 11	16
Annapolis.....	Annapolis	1	.....	.....	1	55 16	14
Antigonish.....	Antigonish	5	260 36	3 25	.....	.....	65
Arichat.....	Richmond	8	138 70	2 20	1	30 01	42
Baddeck.....	Victoria	1	19 56	25	.....	.....	05
Cap Canso.....	Guysborough	1	6 00	25	.....	.....	02
Chester.....	Lunenburg	.....	.....	.....	4	389 33	97
Cow Bay.....	Cap-Breton	1	35 00	50	1	29 20	16
Guysboro.....	Guysborough	.....	.....	.....	3	52 75	13
Halifax.....	Halifax	14	550 00	6 75	103	2,866 16	.....
Liverpool.....	De la Reine	4	82 94	1 50	.....	.....	21
Lunenburg.....	Lunenburg	1	29 95	50	1	9 73	10
Mahone, Baie de.....	do	3	230 00	2 75	.....	.....	58
Maitland.....	Hants	1	29 58	50	.....	.....	07
New Glasgow.....	Pictou	1	1 63	25	3	188 94	48
New Port, Déb. de.....	Hants	1	9 78	25	.....	.....	02
North Sydney.....	Cap-Breton	1	28 00	50	.....	.....	07
Pictou.....	Pictou	3	91 92	1 25	6	96 05	47
Port Hastings.....	Inverness	1	29 34	50	.....	.....	07
Port Hawkesbury.....	Richmond	1	48 90	50	1	11 68	15
Port Hood.....	Inverness	3	143 46	1 75	.....	.....	36
Port Mulgrave.....	Guysborough	1	20 98	25	1	14 60	09
Pugwash.....	Cumberland	3	80 54	1 25	.....	.....	20
Shelburne.....	Shelburne	4	80 77	1 25	.....	.....	20
Sherbrooke.....	Guysborough	4	195 56	2 00	.....	.....	49
Sydney.....	Cap-Breton	2	14 81	50	.....	.....	04
Tatamagouche.....	Colchester	1	54 00	75	.....	.....	14
Truro.....	do	1	48 90	50	6	204 27	63
Wallace.....	Cumberland	.....	.....	.....	1	13 38	03
Windsor.....	Hants	.....	.....	.....	2	24 59	06
Wolfville.....	Du Roi	.....	.....	.....	10	341 67	86
Yarmouth.....	Yarmouth	3	44 11	1 00	.....	.....	11
		68	2,306 79	31 45	146	46 361	8 13

A. WOODGATE,
Inspecteur des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 10, E.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans le Nouveau-Brunswick sur Terre-neuve, pendant l'année expirée le 30 juin 1872; la valeur de ces mandats en cours du Canada; les commissions perçues sur iceux, et le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans le Nouveau-Brunswick, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent de Terre-neuve.

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. de mand. payés.	Montant des mandats payés.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Campbellton.....	Ristigouche.....	7	234 70	2 75		
Chatham.....	Northumberland.....				1	5 11
Dalhousie.....	Ristigouche.....	1	7 50	25		
Frédéricton.....	York.....	1	4 89	25		
Harvey, A. C.....	Albert.....	1	14 00	25		
Newcastle.....	Northumberland.....	5	97 79	1 50		
Sackville..	Westmoreland.....	1	30 00	50	5	342 28
St. Jean.....	St. Jean.....	15	271 59	4 50	6	269 57
		31	660 47	10 00	12	616 96

JOHN McMILLAN,
Inspecteur des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 11.

INDIQUANT le coût du service de la branche des mandats d'articles d'argent en Ontario et Québec, et énonçant en détail les dépenses pour salaires, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom.	Détail.	Montant.
SALAIRES.		\$ cts.
P. Le Sueur.....	Une année de traitement comme surintendant.....	2,350 00
C. W. Jenkins.....	do do commis de 1re classe.....	1,350 00
J. Brophy.....	do do commis de 2e classe ancienne...	1,200 00
E. G. Bennett.....	do do do do.....	1,100 00
J. McDougall.....	do do do cadette.....	800 00
R. J. Shaw.....	do do commis de 3e classe, cadette....	600 00
C. J. Higgins.....	do do do do.....	550 00
L. Blanchet.....	do do do do.....	550 00
C. Sangster.....	do do do do.....	500 00
M. K. Dunlevie.....	do do do do.....	500 00
J. F. Wall.....	do do do do.....	450 00
J. C. Bonner.....	Sept mois d'appointements comme commis temporaire.....	315 00
C. Le Sueur.....	Quatre mois et dix jours d'appoint. comme commis temporaire..	264 00
J. Jenkins.....	Quatre mois d'appointements comme commis temporaire.....	180 00
A. W. Wall.....	Dix-huit jours do do do.....	27 00
J. H. Spencer.....	Onze jours do do do.....	16 50
		10,652 50

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

P. LE SUEUR,
Surintendant en chef.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

ÉTAT No. 11.—Indiquant le coût du service de la branche des mandats d'articles d'argent dans la Nouvelle-Ecosse, et énonçant en détail les dépenses pour salaires, loyers, impressions, papeterie, et toutes autres dépenses pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Noms.	Détail.	Montant.
SALAIRES.		\$ cts.
James H. Thorne.....	Surintendant.....	1,609 00
Frederic W. Creighton.	1er commis.....	922 00
John B. Gray.....	2e commis.....	450 00
Stephen S. Thorne.....	3e commis.....	406 25
Thomas Conran.....	Messageur et aide.....	507 81
		3,895 06
DÉPENSES CASUELLES.		
Jos. H. Crosskill.....	Impression de formules, etc.....	\$1,609 78
S. S. Hall.....	Papeterie.....	63 78
A. H. Creighton.....	do.....	117 02
F. G. Elliott.....	Menuisier.....	127 18
M. Downie.....	Peintre.....	50 00
	Dépêches télégraphiques.....	19 55
	Loyer de bureau.....	133 32
	Taxes de ville.....	21 80
	Combustible et gaz.....	9 50
	Taxe d'eau.....	5 00
	Montage de poêles, etc.....	11 35
	Nettoyage du bureau.....	10 50
	Divers.....	14 00
	Livres de comptes rec. du bur. princ., Ottawa estimés à.....	750 00
		2,942 78
		6,837 84

A. WOODGATE,
Inspecteur des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 11.—Indiquant la dépense annuelle du service de la branche des mandats d'articles d'argent dans le Nouveau-Brunswick,—détail des dépenses pour salaires, annonces, impressions, papeterie, et de toutes autres dépenses pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom.	Détail.	Montant.	Montant total.
	SALAIRES.	\$ cts.	\$ cts.
James Hale	Une année d'appointements comme surintendant	1,600 00	
Thomas B. Smith	do do commis de 3e classe	620 00	
			2,220 00
	DÉPENSES CASUELLES.		
J. et A. McMillan	Impressions, papeterie, etc.	68 45	
John Livingstone	"Morning Telegraph and Journal"	5 00	
S. H. Brown	Armoires pour livres, etc.	177 29	
H. Barbour	Pour avoir peinturé et tapissé des chambres	28 95	279 69
	Livres de compte, blancs, etc., fournis d'Ottawa, etc., évalués à		500 00
			2,999 69

JOHN McMILLAN,
Inspecteur des postes.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

ETAT No. 12.

INDIQUANT les noms des nouveaux bureaux de mandats d'articles d'argent qui ont été créés en Ontario et en Québec pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom.	Comté.	Date de la mise en opération.
Aldboro	Elgin	Avril 1er., 1872.
Allenford	Bruce	do
Barnston	Stanstead	do
Bécancour	Nicolet	do
Brigham	Brome	do
Cacouna	Témiscouata	do
Carillon	Bonaventure	do
Carleton	Bonaventure	do
Chicoutimi	Chicoutimi	do
Dunbar	Dundas	do
Gaspé, bassin de	Stanstead	do
Jordan	Lincoln	do
Kippen	Huron	do
Lotbinière	Lotbinière	do
Marmora	Hastings	do
Métapédia	Bonaventure	do
Métis	Rimouski	do
Mildmay	Bruce	do
Milverton	Perth	do
Morton	Leeds	do
Nanticoke	Haldimand	do
New Dundee	Waterloo	do
Oxley	Essex	do
Paspébiac	Bonaventure	do
Percé	Gaspé	do
Port Carling	Victoria	do
Ratho	Oxford	do
Rivière David	Yamaska	do
Rock Island	Stanstead	do
Severn Bridge	Victoria	do
St. Césaire	Rouville	do
St. Ferdinand	Mégantic	do
St. Hugues	Bagot	do
St. Polycarpe	Soulanges	do
St. Williams	Norfolk	do
Tadoussac	Saguenay	do
Tiverton	Bruce	do
Tottenham	Simcoe	do
Woodslee	Essex	do
Winterbourne	Waterloo	do

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

P. LE SUEUR,
Surintendant-en-chef.

NOUVELLE-ECOSSE

ETAT No. 12.—Indiquant les noms des nouveaux bureaux de mandats d'articles d'argent qui ont été créés, et les noms de ceux qui ont été abolis dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

BUREAUX CRÉÉS.

Aylesford	Comté du Roi
Berwick	do do
Christmas Island	do Cap Breton
Great Village	do Colchester
Hantsport	do Hants
Lower Herton	do du Roi
Laurencetown	do Annapolis
Londonderry	do Colchester
Maitland	do Hants
Newport Landing	do do
Port Medway	do de la Reine
Port Williams	do du Roi
River John	do Pictou
Shubenacadie	do Hants
Tangier	do Halifax

BUREAUX FERMÉS.

Advocate Harbour.....Comté de Cumberland

A. WOODGATE,
Inspecteur des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 12.—INDIQUANT les noms des nouveaux bureaux de mandats d'articles d'argent qui ont été créés et des bureaux qui ont été abolis dans le Nouveau-Brunswick pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

BUREAUX OUVERTS.

Nom du bureau.	Comté.	Datedel'ouverture.
Canterbury, Station de..	York.....	1er février 1872.
Florenceville	Carleton.....	do do
Kingston King's	Du Roi.....	1st avril do
Kouchibouguac	Kent.....	do do
Memramcook	Westmorland.....	do do
Oromocto.....	Sunbury.....	do do
Petitcodiac	Westmorland.....	1er février do
Springfield	Du Roi.....	do do
Welsford	De la Reine.....	1er avril do

Bureaux fermés :—Aucun

JOHN McMILLAN,
Inspecteur des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ÉTAT No. 12.

INDIQUANT les noms des bureaux de mandats d'articles d'argent fermés en Ontario et en Québec pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom.	Comté.	Date de la fermeture
Iona	Elgin	7 mai 1872
Marmora	Hastings	14 do 1872
Winterbourne	Waterloo	do do

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

P. LE SUEUR,

Surintendant en Chef.

ETAT No. 13.

INDIQUANT les pertes, s'il y en a eu, éprouvées dans l'exploitation du service des mandats d'articles d'argent en Ontario et en Québec, et leurs causes.

Il n'y a pas eu de pertes pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

ETAT No. 13.

INDIQUANT les pertes, s'il y en a eu, éprouvées dans l'exploitation du service des mandats d'articles d'argent dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, et leurs causes.

Il n'y a pas eu de pertes pendant l'année dans l'exploitation de ce service à la Nouvelle-Ecosse.

ETAT No. 13.

INDIQUANT les pertes, s'il y en a eu, éprouvées dans l'exploitation du service des mandats d'articles d'argent dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, et leurs causes.

Pas de pertes pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

P. LE SUEUR,
Surintendant en Chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

ONTARIO ET QUÉBEC.				\$	cts.
Mandats émis en Ontario et en Québec, payables en Ontario et en Québec				2,856,766	09
do do do dans le Royaume-Uni				465,893	79
do do do dans la Nouvelle-Ecosse.....			\$ 11,629	95	
do do do dans le Nouveau-Brunswick			11,538	38	
do do do dans l'Île du Prince-Edouard			514	07	
do do do à Terre-neuve			1,487	98	
				25,170	38
Total des mandats émis en Ontario et en Québec.....				3,347,830	26
Mandats émis en Ontario et en Québec, et payés en Ontario et en Québec				2,856,823	43
do dans le Royaume-Uni do do do			\$126,390	01	
do dans la Nouvelle-Ecosse do do do			103,577	89	
do dans le Nouveau-Brunswick do do do			294,771	31	
do dans l'Île du Prince-Edouard do do do			1,354	80	
do à Terre-neuve do do do			1,258	40	
				527,352	41
Total des mandats émis et payés en Ontario et en Québec.....				6,732,006	10
Dépôts aux caisses d'épargne reçus par l'intermédiaire du bureau des mand. d'ar. d'arg.				2,261,739	00
Remboursements do faits do do do				1,556,290	51
Transactions totales pendant l'année.....				10,550,035	61
RECETTES EN ONTARIO ET EN QUÉBEC.					
Commissions reçues sur mandats émis et payables en Ontario et en Québec				16,175	00
do do do en Ontario et en Québec, payables dans le Royaume-Uni.....				12,640	43
Commissions reçues sur mandats émis par Ontario et Québec sur les provinces d'en bas ..				160	85
Moitié du produit des commissions en excédant sur celles provenant de nos émissions, reçu par les provinces maritimes sur mandats payables en Ontario et en Québec				1,010	68
Différence du change en faveur d'Ontario et Québec.....				2,113	28
				32,100	24
A DÉDUIRE.					
Commissions payées aux maîtres de poste en Ontario et en Québec sur la totalité des mandats émis et payés par eux.....			\$ 7,172	90	
Part afférente au Royaume-Uni des commissions reçues en Ontario et en Québec sur mandats tirés par Ontario et Québec sur le Royaume-Uni			4,822	94	
				11,995	84
Revenu net au crédit d'Ontario et de Québec.....				20,104	40

P. LE SUEUR,
Surintendant en chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

	\$	cts.	\$	cts.
Mandats émis dans la Nouvelle-Ecosse, et payables dans la Nouvelle-Ecosse.....	663,373	17		
do do dans le Royaume-Uni.....	42,711	72		
do do dans Ontario et Québec.....	103,120	47		
do do dans le Nouveau-Brunswick.....	110,736	62		
do do dans l'Île du Prince-Edouard.....	2,306	79		
do do à Terre-Neuve.....	1,508	38		
Total des mandats émis dans la Nouvelle-Ecosse.....			923,757	15
Mandats émis dans la Nouvelle-Ecosse, et payés dans la Nouvelle-Ecosse.....	665,813	57		
do le Royaume-Uni do.....	10,278	45		
do Ontario et Québec do.....	11,746	32		
do le Nouveau-Brunswick do.....	64,256	08		
do l'Île du Prince-Edouard do.....	4,361	63		
do à Terre-Neuve do.....	3,053	11		
Total des mandats émis et payés dans la Nouvelle-Ecosse.....			759,509	16
			1,683,266	31
RECETTES DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE.				
Commissions reçues sur mandats émis et payables dans la Nouvelle-Ecosse.....	3,740	60		
do do le Royaume-Uni.....	1,124	15		
do do Ontario et Québec.....	569	05		
do do le Nouveau-Brunswick.....	615	50		
do do l'Île du Prince-Edouard.....	31	45		
do do à Terre-Neuve.....	19	00		
Moitié des commis. reçues en excédant sur les mandats de l'Île du P.-Edouard	9	23		
do do do Terre-Neuve.....	6	93		
			6,115	91
A DÉDUIRE.				
Commissions payées aux maîtres de poste dans la Nouvelle-Ecosse, sur la totalité des mandats émis et payés par eux.....	2,099	94		
Part afférente au Royaume-Uni, à Ontario et à Québec, et au Nouveau-Brunswick, des commissions reçues dans la Nouvelle-Ecosse, sur les mandats tirés dans la Nouvelle-Ecosse sur le Royaume-Uni, sur Ontario et Québec, et sur le Nouveau-Brunswick.....	705	73		
			2,805	67
			3,310	24

P. LE SUEUR,
Surintendant en chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

No. de mand.	Opérations de l'année.	\$	cts.	\$	cts.
8,627	Mand. émis dans le Nouv.-Brunswick, et payables dans le N.-Brunsw.			441,062	26
4,643	do .. do .. Ontario et Québec			296,715	25
2,064	do .. do .. le Royaume-Uni			47,554	75
1,495	do .. do .. la Nouvelle-Ecosse			66,403	23
54	do .. do .. l'Île du P. Édouard			1,567	66
31	do .. do .. à Terre-neuve			660	47
16,914	Total des mandats émis dans le Nouv.-Brunswick			851,963	62
8,431	Mandats émis dans le N.-Brunswick et payés dans le N.-Brunswick	434,860	40		
287	do .. Ontario et Québec	11,195	32		
231	do .. le Royaume-Uni	5,020	53		
2,316	do .. la Nouv.-Ecosse	111,281	59		
55	do .. l'Île du Prince-Édouard	1,569	39		
12	do .. à Terre-neuve	616	96		
11,350	Total des mandats émis et payés dans le Nouv.-Brunswick			564,544	19
	Commission reçue sur mandats émis dans le Nouv.-Brunsw., et payab. dans le Nouveau-Brunswick	2,401	05		
	do .. do .. Ontario et Québec	1,575	10		
	do .. do .. le Royaume-Uni	1,163	75		
	do .. do .. la Nouvelle-Ecosse	368	45		
	do .. do .. l'Île du P. Édouard	22	50		
	do .. do .. à Terre-neuve	10	00		
	Balance de commissions en faveur du Nouveau-Brunswick	176	75		
	Différence change do do	256	50		
	Commission payée aux maîtres de poste dans le Nouv.-Brunswick	1,905	12		
	Moins balance de commission en faveur du Royaume-Uni, d'Ontario et de Québec, de l'Île du Prince-Édouard et de Terre-neuve	1,231	36		
	Revenu net au crédit du Nouveau-Brunswick			3,136	48
				2,837	62

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

P. LE SUEUR

Surintendant en chef.

RESUMÉ des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent, dans la Colombie Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

	\$	cts.
Mandats émis par la Colombie Britannique sur le Royaume-Uni.....	21,283	28
Mandats émis dans le Royaume-Uni, payés dans la Colombie Britannique.....		612 70
Montant total des émissions et paiements..	21,895	98
Commission reçue sur mandats émis par la Colombie Britannique sur le Royaume-Uni.....		492 00

P. LE SŒUR,
Surintendant en chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ÉTAT COMPARATIF des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent, et des revenus et des dépenses de cette branche de service pendant les années 1870, 1871 et 1872.

PROVINCES.	1870.	1871.	1872.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO ET QUÉBEC.			
Mandats émis et payables en Ontario et en Québec.....	2,445,197 34	2,607,622 78	2,856,766 09
do en Ontario et en Québec sur le Royaume- Uni	344,583 62	395,404 16	465,893 79
do dans le Royaume-Uni sur Ontario et Québec.....	97,376 73	109,347 66	126,390 01
do sur les provinces Maritimes par Ontario et Québec	18,454 42	13,756 92	25,170 38
do dans les provinces Maritimes sur Ontario et Québec	196,371 61	311,627 93	400,962 40
Total des mandats émis et payés.....	5,544,250 04	6,042,126 01	6,732,006 10
Revenu net pour Ontario et Québec sur les opérations des mandats d'articles d'argent.....	15,974 67	19,744 17	20,104 40
Total des dépenses pour les affaires transigées...	11,525 82	11,301 01	12,591 33

P. LE SUEUR,
Surintendant-en-Chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT COMPARATIF des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent, et des revenus et des dépenses de cette branche de service pendant les années 1870, 1871 et 1872.

PROVINCES.	1870.	1871.	1872.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
NOUVELLE-ÉCOSSE.			
Mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse et payables dans la Nouvelle-Ecosse	539,681 54	676,080 18	663,373 17
Mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse et payables dans le Royaume-Uni	47,650 06	50,624 43	42,711 72
Mandats d'articles d'argent émis dans le Royaume-Uni sur la Nouvelle-Ecosse	8,185 42	8,124 29	10,278 45
Mandats d'articles d'argent émis sur les autres provinces par la Nouvelle-Ecosse	94,235 58	180,563 76	217,672 26
Mandats d'articles d'argent émis dans les autres provinces sur la Nouvelle-Ecosse	32,263 13	41,252 14	83,417 14
Total des mandats émis et payés	1,261,697 27	1,628,559 52	1,683,266 31
Revenu net pour la Nouvelle-Ecosse sur les opérations des mandats d'articles d'argent	2,880 01	2,983 89	3,310 24
Total des dépenses pour les affaires transigées	5,121 95	5,272 52	6,837 74

A. WOODGATE,
Inspecteur des Bureaux de Poste.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ÉTAT COMPARATIF des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent, et des revenus et des dépenses de cette branche de service pendant les années 1868, 1869, 1870, 1871 et 1872.

PROVINCES.	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
NOUVEAU-BRUNSWICK.					
Mandats émis et payables dans le Nouveau-Brunswick	204,990 82	204,332 06	223,385 35	346,424 41	441,062 26
Mandats émis dans le Nouveau-Brunswick sur Ontario et Québec	44,634 94	93,400 94	144,371 04	208,623 34	294,715 25
Mandats émis en Ontario et en Québec et payés dans le Nouveau-Brunswick...	5,087 11	4,442 28	10,242 72	7,037 64	11,195 32
Mandats émis dans le N.-Brunswick sur le Royaume-Uni	25,363 68	23,201 67	23,159 58	28,348 12	47,554 75
Mandats émis dans le Royaume-Uni et payés dans le Nouveau-Brunswick...	3,649 74	3,636 77	5,023 00	4,172 22	5,020 53
Mandats émis dans le N.-Brunswick sur la Nouvelle-Ecosse	9,674 99	13,633 30	16,567 92	28,645 90	66,403 23
Mandats émis dans la Nouv.-Ecosse et payés dans le Nouveau-Brunswick...	23,537 68	25,134 01	35,422 94	66,193 62	111,281 59
Mandat émis dans le N.-Brunswick sur l'Île du Prince-Edouard	1,463 63	1,027 29	492 87	1,416 31	1,567 66
Mandats émis à l'Île du Prince-Edouard et payés dans le Nouveau-Brunswick.	3,907 90	4,197 81	4,351 25	2,238 90	1,569 39
Mandats émis dans le N.-Brunswick sur Terre-neuve	233 69	352 49	968 40	392 10	660 47
Mandats émis à Terre-neuve et payés au Nouveau-Brunswick	461 60	330 71	714 01	810 47	616 96
Total des mandats émis et payés...	527,365 00	577,696 19	688,161 54	1,040,275 74	1,416,507 81
Total de la dépense.....	3,066 45	2,375 03	2,530 20	3,037 37	2,999 69
Revenu net pour le N.-Brunswick sur les opérations des mandats d'argent...	2,469 39	2,416 10	2,580 67	2,155 71	2,837 62
Surplus de revenu.....		41 07	50 47		

JOHN McMILLAN,
Inspecteur des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

RÉCAPITULATION des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent dans les différentes provinces de la Puissance, pendant le trois années expirées le 30 juin 1870, 1871 et 1872.

PROVINCES.	1870.	1871.	1872.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Montant total des émissions et des paiements de mandats en Ontario et en Québec	5,544,250 04	6,042,126 01	6,732,006 10
do dans la Nouvelle-Ecosse.....	1,261,697 27	1,628,559 52	1,685,906 81
do dans le Nouveau-Brunswick...	688,411 32	1,040,785 64	1,416,966 80
do dans la Colombie-Britannique.....			21,895 98
Total	7,494,358 63	8,711,471 17	9,856,775 69

Augmentation de 1871 sur 1870, \$1,217,112 54 ; égal à 14 pour cent.

Augmentation de 1872 sur 1871, \$1,145,304 52 ; égal à 12 pour cent.

P. LE SUEUR,
Surintendant en Chef.

A. CAMPBELL,
Maître Général des Postes.

ETAT No. 14.

EXTRAIT du registre de toutes les offres faites pour le transport des malles par contrat, après la publication d'annonces demandant des soumissions, en Ontario et en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service. — Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Déla pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le M. G. des Postes.	No. des soumissions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Sts. Adèle et St. Jérôme. (16 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er octobre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1871, Juil. 1.	1871, Aout 11.	T. Trudel.....	St. Jérôme.....	1871, Juil. 18.	1871, Juil. 21.	1	\$ cts. 250 00	Acceptée.
Avignon et Métapédiac. (7 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er octobre 1871. Transport à pied, à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 15.	Aout 11.	Maurice Blaquière..... Pierre Doucet..... Octave Martin..... Sylvestre Martin.....	Métapédiac..... do..... do..... Avignon.....	Juil. 29. ..... ..... .....	..... Juil. 31.	1 2 3 4	35 00 44 00 45 00 47 00	No. 1 acceptée.
Bas de Chambly et Sts. de St. Hilaire. (13 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er octobre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 21.	Aout 18.	Pierre Scott..... Alfred Larivière..... J. B. Benoit.....	B'sinde Chambly Chambly..... do.....	Aout 17. ..... .....	..... ..... .....	1 2 3	280 00 287 00 296 00	No. 1 acceptée.
Drummondville et Labate. (24 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er octobre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 21.	Aout 25.	Louis Cusson..... Téléphore Vigneault..... J. A. Duguay.....	Drummondville. Labate..... St. Zéphirin.....	..... Aout 21. .....	..... Aout 22.	1 2 3	224 00 390 00 400 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions.—*Suite.*

Service.	Conditions stipulées par le département en amonçant le service:—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délat pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Georgeville et Smith's Mills (10½ milles.)	Service du 1er octobre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1871. Juil. 21.	1871. Août 25.	Warren Paige, J. F. Bullock, John Norton	Compton Georgeville, T'p Magog	1871. Août 21.	1871. Août 21.	1, 2, 3	do	\$ cts. 200 00 300 00 315 00	No. 1 acceptée.
St. Gervais et St. Lazare. (6 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Août 10.	Oct. 6.	François Roy, Pierre Laumont, Jean Gosselin, do	St. Lazare, do, do, do	Oct. 3, 3, Oct. 5.	Oct. 5, 3, Sept. 26.	1, 2, 3, 4	do	63 90 80 00 80 00 99 50	No. 1 acceptée.
Frampton et Pont de Ste. Claire. (18 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Août 10.	Oct. 6.	James Devereux, Joseph Fradette, David Dion, Victor Laeroix, Michl. Fitzgerald	Frampton, Ste. Claire, Ste. Hénédine, St. Edouard, Frampton	Sept. 22, Oct. 3, Sept. 27, 27, 21, 21.	Sept. 27, 27, 27, 26.	1, 2, 3, 4, 5	do	400 00 448 00 490 00 492 00 525 00	No. 1 acceptée.
Pont de Batis-can et St. Stanislas. (13 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Août 10.	Oct. 6.	Narcisse Fugère, Théodore Laguerre, Pierre Trépanier	Batiscan, do, Pont de Batiscan	Sept. 29, 21, 21.	Oct. 5, Sept. 25.	1, 2, 3	do	172 00 192 00	No. 1 acceptée. (Irégulière.)
Matane et Ste. Amédées Monts. (57 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Août 10.	Oct. 6.	François Perron, J. minor, François Bonfird, Eusèbe St. Pierre, Guillaume Gagnon	Matane, do, T'p Dalibaire, do, Matane	Oct. 2, Sept. 3, 25, 25.	Oct. 2, Oct. 2, 3, 4, Oct. 11.	1, 2, 3, 4, 5	do	449 00 477 00 525 25 598 50	No. 1 acceptée.

St. Lin et Terrebonne. (18 milles.)	Service six fois par semaine du 1er octobre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Août 11.	Sept. 8.	Auguste Fissiau, dit Laramé, Dieudonné Henry	St. Lin, do	Sept. 7, 7.	Sept. 10, 9, 9.	1, 2	do	300 00 312 00	Nulla désis prise sur cette soumission. Service comme ci-devant.
Baie du Tonnerre, Pigeon river et Silver Islet. (62 milles.)	Service une fois par quinze jours, à commencer de la clôture de la navigation, en 1871. Transport à pied, en chaloupe ou en requettes. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Août 18.	Sept. 29.	J. W. Cozens, Christina McVicar	B. du Tonnerre, Fort William	Sept. 20, 23.	Sept. 20, 23.	1, 2	do	37 00 50 00	No. 1 acceptée. Par voyage.
Lisbon et Welleley. (2 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Août 18.	Sept. 29.	John Zinkam, Simon Diebel, Ernest Harfield, Welleley	Lisbon, Wilnot, Welleley	Sept. 12, 8, 18.	Sept. 18, 10, 26, 26.	1, 2, 3	Conformément aux conditions de l'annonce.	50 00 52 00 55 00	No. 1 acceptée.
Franklin et Mont. Horeb. (6 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 18.	Sept. 29.	Wm. Reynolds	T'p Ops	Sept. 18	Sept. 20	1	do	60 00	Acceptée.
Carnegie et Paisley. (8 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 18.	Sept. 29.	Samuel Ewart, John McDonald	Elderslie, do	Sept. 15, 18.	Sept. 20, 18.	1, 2	do	52 00 52 00	No. 1 acceptée.
Baden et Welleley. (9 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 18.	Sept. 29.	Ernest Harfield, John Wetlaufe	Welleley, do	Sept. 18, 19.	Sept. 26, 22.	1, 2	do	399 00 405 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée proposée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délat pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le M. G. des Postes.	No. des soumiss.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Mount Hope et Strathroy (8 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1871. Aout 18.	1871. Sept. 29.	George Lamont.	Mt. Hope.	1871. Sept. 26.	1871. Sept. 28.	1	do	\$ cts. 74 50	Service discontinué.
Montrose et Port Robinson (44 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 18.	Sept. 29.	O. Clark.	Tp Crowland.	.....	Sept. 29.	1	do	75 00	Acceptée.
Jordan et Pelham Union (4 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 18.	Sept. 29.	Clarke Snaure G. F. Merritt.	Jordan P. Union.	Sept. 25.	Sept. 27.	1	do	51 00	No. 1 acceptée.
Harrisburg et St. George (18 milles.)	Service six fois par semaine, entre Harrisburg et St. George et trois fois par semaine, entre St. George et Troy. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 18.	Sept. 29.	C. Van Every, James Calloway, R. C. Braden, John Bladell.	Harrisburg, St. George, Tp Beverly.	Sept. 24.	Sept. 27.	1	do	273 00	No. 1 acceptée.
Chippewa et Montrose (4 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Aout 18.	Sept. 29.	Oliver Clark, James Leman, John S. Macklem, Wm. Flemmer, Adam Herbold, Francis Lutzan.	Tp Crowland, Chippewa, do, do, do, do.	Sept. 13.	Sept. 19.	1	do	80 00	Il n'y a été rien fait sur ces soumissions.

Bremar et Zorra Sud (9 1/2 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport des malles à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 18.	Sept. 29.	Alex. Anderson.	Bremar.	.....	Sept. 29.	1	do	45 00	Acceptée.
Bothwell et Florence (8 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport des malles en diligence ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 18.	Sept. 29.	John Catto, Geo. Cruick, James Coleman, Andrew Irwin, Thomas Bobier, Mury Leber, John M. Bazner, W. J. Graham.	Bothwell, do, do, Bothwell, Florence, do, do.	Sept. 4.	Sept. 18.	1	do	195 00	No. 1 acceptée.
Blyth et Bushfield (5 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport des malles à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du M.-G. des Postes.	Aout 18.	Sept. 29.	Patrick Phelan, James Holland, Thomas Hall.	do, do, do.	Sept. 25.	Sept. 27.	2	Conformément aux conditions de l'annonce.	25 00	No. 1 acceptée.
Alvinston et Watford (8 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 18.	Sept. 29.	John Cummings, Arch. McCallum, James Wiltshire.	Tp Brooke, do, Watford.	Sept. 25.	Sept. 27.	1	do	127 00	No. 1 acceptée.
Aughrim et Florence (12 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport des malles à cheval ou autrement, tel que requis. Durée désignée du contrat tel que ci-dessus.	Aout 18.	Sept. 29.	Dugald Paterson, Saml. Johnston, James Walker, Thomas Bobier.	Aughrim, Euphemia, South's Corner, Florence.	Sept. 11.	Sept. 15.	1	do	140 00	Ces soums. n'ont pas été acceptées.
Alvinston et Florence (19 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport des malles à cheval ou par une voiture à un cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 18.	Sept. 19.	John Cummings, Thomas Bobier.	Tp Brooke, Florence.	Sept. 25.	Sept. 29.	1	do	375 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service. — Durée proposée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délat pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le M. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Vankleek Hill et Pointe Fortune. (18 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er décembre 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1871. Aout 18.	Sept. 29.	Robt. Thistle John Capron	Vankleek Hill. E. Hawkesbury.	1871. Sept. 20. " 23. " 25.	1871. Sept. 22. " 23. " 25.	1 2	do	\$ cts. 380 00 500 00	No. 1 acc
Osecola et Stafford. (9 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 24.	Oct. 13.	R. C. Childerhose	Stafford	Oct. 4.	Oct. 9.	1	do	80 00	Acceptée.
March et March Sud (18 milles.) Dunrobin et Dunrobin Sud (18 milles.)	Service trois fois par semaine, entre March et March Sud en hiver, et Dunrobin et March Sud en été, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 24	Oct. 13.	C. Smyth	March	Sept. 20.	Sept. 20.	1	do	120 00	Acceptée.
Cobden et Osecola, (15 milles.) et Osecola et Chute de Forester. (12 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 24	Oct. 13.	Wm. Graham Wm. McLaren	Osecola. do	Oct. 10. " 3.	Oct. 12. " 4.	1 2	do	155 00 160 00	No. 1 accepté.

Baget et High Falls. (13 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Aout 24	Oct. 13.	Thos. Dillon John Halliday	Blythesfield Bagot	Oct. 9. " 13.	Oct. 11. " 16.	1 2	do	80 00 99 00	No. 1 accepté.
Arden et Tanworth. (20 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Sept. 1.	Oct. 13.	G. Broomhower	Tp Kennebec	Oct. 6.	Oct. 9.	1	do	99 00	Acceptée.
Bridgewater et Madoc. (21 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Sept. 1.	Oct. 13.	W. B. Wemp	Bridgewater	Sept. 18.	Sept. 18.	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	240 00	Acceptée.
Colebrook et Bell Rock. (12½ milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Sept. 1.	Oct. 13.	A. Snider G. M. Walroth	Colebrook do	Oct. 11. " 10.	Oct. 12. " 10.	1 2	do	95 00 100 00	No. 1 accepté.
Stella et Bath. (7 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en chaloupe ou autrement selon que la saison l'exige. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Sept. 1.	Oct. 13.	Aeneas McMulen	Amherst Island	Oct. 3.	Oct. 3.	1	do	160 00	Cette soumission a été ensuite réduite à \$90, et acceptée à ce taux.
Milleroches et Moose Creek (20 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en diligence ou autre. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Sept. 1.	Oct. 13.	Oscar Winters James Cleary M. Foreyth Daniel McKay	Moulinette do Milleroches Cornwall	Sept. 12. Oct. 7. " 10. " 11.	Oct. 1. " 10. " 11. " 11.	1 2 3 4	do	200 00 200 00 200 00 250 00	No. 2 réduite à \$185, et acceptée à ce taux.

Registre des Soumissions.—*Suite.*

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délat pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission.	No. des soumissions par le M. des Postes.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Oban et Vyeher (2½ milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1871. Sept. 15.	1871. Oct. 27.	Wm. Carrick	Tp Sarnia	Oct. 24.	1871. Oct. 24.	1	do	\$ cts. 26 00	Acceptée.
Fort Erie et état de ch. de fer. (1½ milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval à un cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Sept. 15.	Oct. 27.	George Lewis. J. C. Kohl	Fort Erie do	Oct. 24. " 24.	Oct. 26. " 26.	1 2	do	200 00 300 00	No. 1 acceptée.
Mandamin et Oban. (3 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Sept. 15.	Oct. 27.	Wm. Carrick	Tp Sarnia	Oct. 24.	Oct. 24.	1	do	78 00	Acceptée.
St. Maurice et Valmont. (9 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Oct. 11.	Nov. 17.	Chas. Morant. Pierre Bédard	Mont Carmel do	Nov. 2. " 15.	Nov. 13. " 17.	1 2	do	39 00 60 00	No. 1 acceptée.
Lambton et Valcourt. (6 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Oct. 11.	Nov. 17.	Pierre Mercier. Etienne Côté, Jr.	Valcourt do	Oct. 28. Nov. 2.	Nov. 7. " 7.	1 2	do	28 00 32 00	No. 1 acceptée.

St. Valentin et Stokville. (3 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 13.	Déc. 1.	François Ehbier. St. Valentin. Moise Cloutier. Toussaint Martin. Alphée Guay	St. Valentin do do do Stokville	Nov. 22. " 27. " 15. " 15. " 15.	Nov. 24. " 29. " 26. " 26. " 26.	1 2 3 4	do	80 00 110 00 125 00 143 00	No. 1 acceptée.
Coaticook et Stanstead. (19 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 13.	Déc. 1.	S. C. Burns	Stanstead Plain	Oct. 21.	Oct. 23.	1	do	400 00	Acceptée.
St. Jean-Ephte de Rouville et Station St. Hilaire. (5 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire du maître-général des postes.	Oct. 20.	Déc. 1.	Félix Lemonde. Eugène Sénécal. L. G. E. Goulet. Euphémie Chicombe	St. Jean-Ephte do do do	Nov. 13. " 23. " 7. " 3.	Nov. 15. " 29. " 14. " 3.	1 2 3 4	Conformément aux conditions de l'an- nonce.	165 00 170 00 175 00 180 00	No. 1 acceptée.
Uxbridge et St. du chemin de fer. (1½ mille.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 21.	Déc. 1.	John Hamilton. Wm. J. Annand J. W. C. Brown	Uxbridge do do	Nov. 28. " 27. " 8.	Nov. 29. " 29. " 3.	1 2 3	do	90 00 156 00 156 00	No. 1 acceptée.
Juliette et Rawdon. (18 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 23.	Déc. 1.	P. O. Morin. George Smiley. J. H. Daly. Danl McGarry. Wm. Scrogey	Rawdon do do do do	Nov. 27. " 20. " 20. " 30. " 25.	Nov. 23. " 23. " 30. " 30. " 25.	1 2 3 4 5	do	360 00 385 00 428 00 460 00 490 00	No. 1 acceptée.
Hilton et Ongley. (4 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 27.	Déc. 8.	Albert Smith	Tp Brighton	Déc. 5.	Déc. 7.	1	do	30 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions.—*Suite.*

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande.	Déla pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le Major des Postes.	No. des soumissions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Bas de Gaspé et Percé (36 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1871. Nov.	1871. Déc. 22.	P. L. Verdon, Philip Tapp, Michael Kennedy, James Carter, E. S. Coffin.	Malbate, do, Douglaston, Baasn de Gaspé, do.	1871. Déc. 7, 11, 11, 16, 16, 30.	1871. Déc. 19, 19, 19, 16, 16.	1, 2, 3, 4, 5	\$ cts. 998 00, 1096 00, 1100 00, 1200 00, 1380 00	No. 1 acceptée.
Beauce et St. Bernard (10 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov.	Déc. 22.	Michel Routier, Vital Bisson, Elzéar Landril, H. M. Blodéan.	Ste. Marie, do, do, do.	Déc. 19, Nov. 20, Déc. 19, 18.	Déc. 22, 19, 22, 20.	1, 2, 3, 4	32 00, 36 00, 40 00, 49 00	No. 1 acceptée.
L'Islet et St. Cyrille (7 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov.	Déc. 22.	J. B. Cloutier.	St. Cyrille.	Déc. 20.	Déc. 22.	1	96 00	Acceptée.
Riv. aux Renards et St. Anne des Monts (107 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov.	Déc. 22.	J. B. Mimeault, Jean Lepage, La. Sasseville.	Mont Louis, St. Anne, do.	Déc. 9, 15, Nov. 22.	Déc. 23, 23, 30.	1, 2, 3	520 00, 550 00, 560 00	No. 1 retirée. Jean Lepage (No. 2) a pris le contrat au prix offert dans la soum. No. 1.
Isle aux Cordes et Bate St. Paul (12 milles.)	Service une fois par semaine du 1er avril 1872. Transport en canot ou en chaloupe ou à pied. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov.	Déc. 22.	Augustin Dufour.	Isle aux Cordes	Nov. 30.	Déc. 12.	1	140 00	Cette soumission a été ensuite réduite à \$120 et acceptée à ce prix.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande.	Déla pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le Major des Postes.	No. des soumissions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Ailsa Craig et Falkirk (4 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 17.	Déc. 29.	Thomas Hey, James Priestly, John Jefferson.	Ailsa Craig, Carlisle, Ailsa Craig.	Déc. 20, 19, 23.	Déc. 24.	1, 2, 3	88 00, 99 00, 109 00	No. 1 acceptée.
Clinton et London (63 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture à un ou deux chevaux. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 17.	Déc. 29.	A. Jamieson, do, Tim Croly.	Exeter, do, do.	Déc. 22, 22, 27.	Déc. 28.	1, 2, 3	1139 00, 1199 25, 1200 00	No. 1 acceptée (conditionnellement.)
London et Nain (21 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport par diligence ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 17.	Déc. 29.	Angus Fraser, Wm. Trace, John Charles, John Harrison, Malcolm Mison.	Hyde Pt. Corner, London, Westminster, Ailsa Craig, F. P. London.	Déc. 21, 18, 21, 21, 26.	Déc. 24.	1, 2, 3, 4, 5	249 00, 259 50, 274 00, 300 00, 312 00	No. 1 acceptée.
Avon et Ingersoll (10 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	Wm. Douglas, Angus McKay, John Colridge.	Ingersoll, do, do.	Déc. 13, 26.	Déc. 24.	1, 2, 3	150 00, 194 00, 230 00	No. 1 acceptée.
Bayham et Ingersoll (20 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport par diligence ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	Charles Cook, Sylvestre Cook, W. H. Cook, Angus McKay, John Colridge, Wm. Douglas, Angus McKay.	Bayham, do, do, do, do, do, do.	Déc. 27, 23, 23, 21, 26, 13.	Déc. 24.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	325 00, 345 00, 375 00, 417 00, 459 00, 475 00, 560 00	No. 1 acceptée.
Brantford et Hamilton (25 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport par diligence ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	J. B. Moore, Wm. Southwell, Peter Westbrook, T. W. Kenney, Arthur Reid.	Brantford, do, Cainsville, S. Dumfrines, Brantford.	Déc. 21, 22, 22, 23, 22.	Déc. 24.	1, 2, 3, 4, 5	500 00, 800 00, 850 00, 1300 00, 1500 00	Ces soumissions n'ont pas été acceptées. Un arrangement a été conclu avec H. Langs pour le service de Brantford à Langford.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la soumission.	Délai pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le M. G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Grinan et Wardsville. (8 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1871. Nov. 19.	1871. Déc. 29.	D. McIntyre ..	Typ Aldbro' ..	1871. Déc. 20.	1871.	1	do	\$ 52 00	No. 1 acceptée.
Delaware et Mount Brydges. (6 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1871. Transport à cheval ou en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	Simon Waegoner Charles Allen Arthur Nicolls.	Delaware .. do .. do ..	Déc. 22 " 16 " 8.	.....	1	do	145 00 145 00 150 00	No. 1 acceptée.
Innerkip et Woodstock. (8 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	Thomas McLean Danl. K. Perry	E. Zorra .. Innerkip ..	Déc. 27 " 27.	.....	1 2	do	250 00 270 00	Ce service et le suivant ont été remplacés par celui qui entre Innerkip et Woodstock, via Strathallan.
Strathallan et Woodstock. (8 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en wagon ou sleigh à un ou deux chevaux. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	Hector Murray	E. Zorra ..	Déc. 27.	.....	1	do	234 00	
Innerkip et Woodstock. (20 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport par diligence ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	Enoch Brown .. Wm. Fibleigh .. Hector Murray .. Thomas McLean .. Danl. K. Perry .. John Mitchell .. W. Hargreaves.	Innerkip .. do .. E. Zorra .. do .. Innerkip .. Woodstock .. Innerkip ..	Déc. 16. " 11. " 27. " 27. " 27. " 26.	.....	1 2 3 4 5 6 7	do	380 00 496 00 520 00 560 00 575 00 600 00 750 00	No. 1 acceptée.

Oil Springs et Pétrolea. (7 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en diligence ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	John Keating .. Wm. Cox .. James Malloy .. W. H. Harding	Oil Springs .. do .. do .. Pétrolea ..	Déc. 27. " 27. " 6.	.....	1 2 3 4	do	391 25 447 00 450 00 497 00	No. 1 acceptée.
Port Bruce et Sparta. (6 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	G. A. Wannacott	Copenhagen ..	Déc. 15.	Déc. 28.	1	do	190 00	No. 1 acceptée.
Port Bruce et Port Burwell. (14 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	G. A. Wannacott Henry Swan .. Charles Stephens	Copenhagen .. Port Burwell .. do ..	Déc. 25. do 25. do 26.	Déc. 28. do 28. do 28.	1 2 3	Conformément aux conditions de l'annonce.	170 00 225 00 300 00	No. 1 acceptées.
Dingle et Ethel. (10 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	Nath. Smalldon. M. Armstrong.	Grey .. Dingle ..	Déc. 28. do 19.	.....	1 2	do	95 00 109 00	No. 1 acceptée.
Cashmere et Clachan. (2½ milles.)	Service une fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou à cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	Duncan McColl.	Orford ..	Déc. 23.	.....	1	do	25 00	Considérée comme trop élevée. Un arrangement a été conclu avec Geo. Everingham au prix de \$20 par année.
Byelyn et Thiondale. (6 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 19.	Déc. 29.	John Burns .. George Henshaw Thomas Reaveley	C. de Middlesex. Nissouri .. do ..	Déc. 8. " 13.	.....	1 2 3	do	80 00 88 00 91 00	Remplacé par le service Evelyn et London.

Registre des Soumissions.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service : -Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délai pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la Mission par le M. G. des Postes.	No. des soums.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Evelyn et London. (10 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1871. Nov. 19.	1871. Déc. 29.	John Burns... Thomas Reavely	Ci. de Middlesex. Nissouri Ouest.	1871. Déc. 8. do 13.	1871.	1 2	do	\$ cts. 130 00 180 00	No. 1 acceptée. 180 00
St. Augustin et Ste. Cathérine. (12 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 30.	Jan. 12.	Paul Ouvrard... Léon Ratté.	St. Augustin... do	Déc. 30. Jan. 5.	Jan. 2.	1 2	do	92 00 99 80	No. 1 acceptée. No. 1 acceptée.
Pointe aux Trembles et St. Raymond. (21 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture. Durées désignées du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 30.	Jan. 12.	James Hewton... W. Gayer... Jos. Flamondon. Louis Flamondon Jno. Davidson Thos. Leavrière. Damas Hardy.	Bouglouis... St. Raymond... do do do Ste. Jeanne. Pte. aux Trembles.	Déc. 21. do 26. Jan. 2. do 6. do 1. Déc. 21. Jan. 1.	Déc. 30. do 27. Jan. 9. do 6. do 4. do 5. Jan. 1. Jan. 1.	1 2 3 4 5 6 7	do	170 00 180 00 213 00 216 00 224 00 250 00 280 00	No. 1 acceptée. No. 1 acceptée.
Campbellford et Sterling. (17 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 1.	Jan. 12.	P. J. Weaver... James Campbell Wm. Wash... Thomas Landon. Albert Chard... Joshua Gibson.	Tp. Rawdon... Sterling... Brighton... Stenmor... Campbellford... do	Déc. 14. Jan. 9. do 4. Déc. 29. do 21. Jan. 2.	..... ..... ..... ..... ..... .....	1 2 3 4 5 6	do	275 00 400 00 448 00 473 00 469 00 500 00	No. 1 acceptée. No. 1 acceptée.
Colborne et Dundonald. (7 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 1.	Jan. 12.	John Parker... William Higgins	Dundonald... Colborne.	Jan. 5. do 6.	..... .....	1 2	do	50 00 80 00	No. 1 acceptée. No. 1 acceptée.

352

Kingsford et Marysville. (6½ milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 1.	Jan. 12.	J. Schermerhorn	Lonsdale.	Jan. 3.	Jan. 3.	1	do	100 00	No. 1 acceptée.
Lanark et McDonald's Corners. (14 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 1.	Jan. 12.	James Bowes... Geo. R. Foley.	Lanark... do	Jan. 15. do 10.	Jan. 16. do 12.	1 2	do	254 00 264 00	No. 1 acceptée. No. 1 acceptée.
Lancaster et Summersdown. (6 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 1.	Jan. 12.	Wm. Gillespie.	Tp. Lancaster.	Jan. 8.	.....	1	do	117 00	No. 1 acceptée.
Martintown et Rivière Raisin. (12 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des Postes.	Déc. 1.	Jan. 12.	Angus McVain. John McCallum M. M. Martin.	Martintown... do do	Jan. 9. " 6. " 10.	Jan. 11. " 9. " 11.	1 2 3	Conformément aux conditions de l'annonce.	288 00 295 00 320 00	No. 1 acceptée.
McDonald's Corners et N.Lancaster. (3 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 1.	Jan. 12.	Alexr. Leclaire.	N. Lancaster.	Jan. 1.	Jan. 4.	1	do	100 00	No. 1 acceptée.
Hillier et Rosehall. (2½ milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 1.	Jan. 12.	J. G. Ferguson.	Rosehall.	Déc. 27.	.....	1	do	50 00	No. 1 acceptée.
Colbourg et Roseneath. (20 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 1.	Jan. 12.	David McRoberts Thomas Drope Chas. Mounay Saml. Ingham.	Roseneath... Tp. Alnwick... do Roseneath.	Jan. 9. " 6. Jan. 9. Jan. 9.	..... ..... ..... .....	1 2 3 4	do	295 00 309 00 324 00 448 00	No. 1 acceptée. No. 1 acceptée.

353

Registre des Soumissions.—*Suite.*

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Déla pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le M ^{re} des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
McDonald's Corners et St. Raphael (2 milles.)	Service six fois par semaine, du 1 ^{er} avril 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1871. Déc. 1.	1871. Jan. 12.	Me. M. McDonell	St. Raphael	1871. Déc. 26.	1871. Déc. 27.	1	do	\$ cts. 70 00	No. 1 acceptée.
Beaverton et Orillia. (22 milles.)	Service six fois par semaine, du 1 ^{er} avril 1872. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 29.	Fév. 9.	E. H. Cameron	Tp Thorah	Fév. 1.	.....	1	do	499 00	Reçue trop tard. Un arrangement avait été conclu pour l'exécution du service trois fois par semaine, jusqu'à l'ouverture du ch. de fer du Midland avec John Harvey à \$600 p.an.
Bracebridge et Huntsville. (25 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1 ^{er} avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 29.	Fév. 9.	Allan Shay Jeremiah Haynes Wm. F. Haines Richard Mills B. W. Ross	Tp Chaffey " Stephenson " Chaffey " Macaulay " Bracebridge	Jan. 29. Fév. 3. " 2. " 3. " 1.	Fév. 3.	1 2 3 4 5	do	295 00 300 00 500 00 500 00 573 00 1000 00	No. 1 acceptée. (3 fois par sem.)
Falkenburg et Ullswater. (14 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1 ^{er} avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 29.	Fév. 9.	T. W. Gaffney T. Richardson	Tp Watt do	..... Jan. 26.	Fév. 5.	1 2	do	182 00 200 00	Arrangement conclu avec S. W. Gaffney (No. 1.) à \$1.75 pour la saison d'été.

Innisfil et Lefroy. (8½ milles.)	Service six fois par semaine, du 1 ^{er} avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	John Black Richard Grese Wm. Webb Finley McKay	Tp Innisfil Lefroy do do	Fév. 3. " 3. " 8. " 18.	Fév. 6. Fév. 6.	1 2 3 4	do	290 00 290 00 313 00 350 00	No. 1 acceptée (conditionnellement)
Cannington et Lindsay. (20 milles.)	Service six fois par semaine, du 1 ^{er} avril 1872. Transport en voiture publique ou autre. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	C. W. Silver Jas. Thornhill Switzer Conway Bryan Gunigle	Oakwood Lindsay do do	Fév. 16. " 13. " 14. " ..	..... ..... ..... .....	1 2 3 4	do	490 00 490 00 500 00 595 00	No. 2 acceptée.
Apto et Fergusonvale. (23 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1 ^{er} avril 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	Jas. McLaughlin C. McLaughlin	Tp Flos do	Fév. 12. " ..	Fév. 14. " ..	1 2	do	70 20 76 44	Jas. McLaughlin (No. 1) n'ayant pas accepté un arrangement a été fait pour trois mois avec C. McLaughlin pour \$76.44
Arthur Monok. (10 milles.)	Service une fois par semaine, du 1 ^{er} avril 1872. Transport à cheval. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Jan. 5.	Fév. 16.	John Malone Michael Purcell	Tp Luther do	Jan. 25. Fév. 7.	..... .....	1 2	Conformément aux conditions de l'arrangement.	44 00 49 00	No. 1 acceptée.
Barrie et Phelpsston. (14 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1 ^{er} avril 1872. Transport en voiture publique ou autre. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	Jno. Gallagher W. H. Crosbie	Barrie	..... Fév. 13.	Jan. 30.	1 2	do	193 00 280 00	No. 1 non satisfaisant. No. 2 acceptée.
Bradford et Deerhurst. (6 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1 ^{er} avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	Jas. Tindall Saml. Walker	W. Gwillimbury Deerhurst	Fév. 14. do	Fév. 15. do	1 2	do	74 50 80 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions.—*Suite.*

Service.	Conditions stipulées par e dé- partement en annonçant le contrat.—Durée désignée du contrat.	Date de la de- mande de la sou- missions.	Délat pour la ré- ception des sou- missions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la sou- mission.	Date de la récep- tion de la sou- mission par le M. G. des Postes.	No. des soum. proposés dans la sou- mission.	Montant annuel demandé dans le soumission.	Remarques.
Dorking et Hawksville. (10 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Trans- port à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1871. Janv. 5.	1871. Fév. 16.	Thos. Taggart. Jas. Northgrave. M. P. Empey. Henry Markle.	Tp. Wallace do Wellesley Hawksville do	1872. Fév. 13. Janv. 27 Fév. 10 do 14 do 14	1872. Fév. 1 do 2 do 3 do 4	1 2 3 4	\$ cts. 135 00 140 00 156 00 200 00	No. 3 acceptée.
Germley et Unionville. (22 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Trans- port à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Janv. 5.	Fév. 16.	F. Eckart. James Kellar. Wm. White. Wm. Colbert. Matthew Allan.	Unionville do do Buttonville. Unionville.	Fév. 3 do 12 do 9 do 2 do 7	1 2 3 4 5	237 00 240 00 250 00 350 00 350 00	No. 1 acceptée.	
Green River et chemin de Whitby.... (1½ mille.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Trans- port des malles à pied ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Janv. 5.	Fév. 16.	John Windsor.	Pickering.	Janv. 30	Fév. 3	1	60 00	No. 1 acceptée.
Kinwall et Rockton. (15 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Janv. 5.	Fév. 16.	W. Stockwell. Edward Moore. Thomas White. Alex. Bell. James T. Smith.	Beverley do do Rockton. Beverley.	Fév. 10 do 10 do 10 do 3 do 6	Fév. 14 Fév. 14 Fév. 9 do 8	1 2 3 4 5	160 00 170 00 199 00 284 00 285 00	No. 1 acceptée.
Klineburg et la station de ch. du c. de f. (1½ mille.)	Service douze fois par semaine, du 1er avril 1872. Trans- port en voiture ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Janv. 5.	Fév. 16.	Joseph Dennis. D. McIntosh. Thomas White.	Tp. Tecumseth. Klineburg do	Fév. 14 do 13 do 13	..... ..... .....	1 2 3	95 00 124 00 156 00	No. 1 acceptée.

Service.	Conditions stipulées par e dé- partement en annonçant le contrat.—Durée désignée du contrat.	Date de la de- mande de la sou- missions.	Délat pour la ré- ception des sou- missions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la sou- mission.	Date de la récep- tion de la sou- mission par le M. G. des Postes.	No. des soum. proposés dans la sou- mission.	Montant annuel demandé dans le soumission.	Remarques.
Milliken et Unionville. (3 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	Wm. Corvett.	Milliken.	Jan. 29.	Jan. 30.	1	70 00	Service discon- tinué, et remp- lé par celui de Milliken et Markham.
O'Neill et station de ch. de fer. (½ mille.)	Service douze fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	A.W.B. McMullen.	Orillia.	Jan. 22.	Fév. 9.	1	25	Par voy. No. 1 acceptée.
Pine Grove et Woodbridge (1½ mille.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	W. A. Sloane. J. C. Smith. M. McClimchy.	Woodbridge do do	Fév. 9. do 10 Jan. 24.	..... ..... .....	1 2 3	50 00 150 00 150 00	No. 1 acceptée.
Sony et stat. de Wick. (6 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	J. W. Crawford. H. Ferguson. Jas. McKinlay. Robt. Broad.	Mariposa. Tp. Brock do do	Fév. 5 do 12 do 1 do 14	Fév. 10. Fév. 15. do 17.	1 2 3 4	90 00 115 00 117 00 119 00	No. 1 acceptée.
B. P. Toronto et Yorkville. (1½ mille.)	Service douze fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en wagon ou autre voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	Jas. Peacock. Jas. Curran.	Toronto do	Fév. 8 do 14.	..... .....	1 2	100 00 130 00	No. 1 acceptée.
Woodbridge et station de ch. de fer de T. G. et Bruce. (½ mille.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	W. A. Steans. Henry Wright. Chr. Buckholder	Woodbridge do do do	Fév. 9 do 10 do 8 do 7.	..... ..... ..... .....	1 2 3 4	70 00 150 00 180 00 190 00	Aucune de ces soum. n'a été accep. Service entrep. par la compagnie du ch. de fer.
Woodbridge et station de ch. de fer Toron- to et Nipis- sing. (½ mille.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 5.	Fév. 16.	John Ghchrist. N. H. Ferran.	Woodville do	Fév. 13 do 14.	..... .....	1 2	100 00 156 00	Aucune de ces soum. n'a été accep. Service entrep. par la compagnie du ch. de fer.

Registre des Soumissions.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service : —Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délai pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la soumission par le M. G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé.	Remarques.
Cèdres et Côteau Landing. (10 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1871. Jan. 12.	1871. Fév. 16.	Barthé. Hurteau S. Filiatrault John Reay	Cèdres Côteau Landing. Tp Soulanges	1871. Fév. 14 do 15 do 17	1871. Fév. 15 do 16 do 17	1 2 3	do	\$ cts. 312 00 380 00 465 00	No. 1 acceptée.
Granby et Roxton Falls. (16 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en diligence. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 12.	Fév. 16.	Léandre Bernier J. L. Bombardier Abbrm. Dessautels	Roxton Falls do do	Fév. 13 do 12 do 14	Fév. 14 do 15 do 17	1 2 3	do	199 00 230 00 235 00	Remplacé par le service "Granby et Roxton Pond"
Morrisburg et Ottawa. (50 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en diligence. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 17.	Fév. 9.	W. Champness. James Tink Pierce Mansfield David Taylor et James Spratt John Faith T. W. H. Bedstead Abraham Hess.	Ottawa. N. Edinburg. Ottawa. Pont Billings. W. Winchester. Morrisburg. Tp Wmsburg	Fév. 8. do 7 Jan. 25 Fév. 8. do 7 do 8	Fév. 9. do 10 do 11 do 12 do 13 do 14 do 15	1 2 3 4 5 6 7	do	2,480 00 2,850 00 3,000 00 3,744 00 4,300 00 5,000 00 6,000 00	Aucune de ces soumissions n'a été acceptée.
Beresford et Ste. Adèle. (12 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en diligence. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 19.	Fév. 23.	V. Charbonneau P. C. Bohénier. Noé Touchette.	Beresford. do do	Fév. 14. do 18 do 19	Fév. 20. do 21 do 22	1 2 3	do	156 00 160 00 160 00	Ces soumissions consid. comme trop élevées. No. 1 réduite ensuite à \$125 et acceptée à ce taux.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service : —Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délai pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la soumission par le M. G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé.	Remarques.
Hepworth et Park Head. (3 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er mai 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 19.	Mars 1er	Wm. Plows Wm. Spencer	Owen Sound. Hepworth	Fév. 19. do 21	Fév. 19. do 21	1 2	do	60 00 75 00	Ces soumissions consid. comme trop élevées. Un arrangement a été conclu avec W. Simpson, à \$55 par année.
Baie Colpooy et Owen Sound. (27 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er mai 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 19.	Mars 1er	Jas. Grier. Wm. Plows Robt. Wylie H. R. A. Ely John Shaakleton Thos. Speirs Wm. Trout Jas. Trout John Riddell David Dimsmore	Warton. Hepworth. Owen Sound. Oxenden. Colpooy, Baie Owen Sound Tp Keppel do do Warton.	Sept. 15. Fév. 20. Fév. 19. do 29 do 29 do 17 do 20 do 29 do 10 do 29 do 29 do 15	Fév. 20. do 21 do 22 do 23 do 24 do 25 do 26 do 27 do 28 do 29 do 30	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	do	440 00 500 00 599 50 600 00 690 00 687 00 689 00 700 00 749 00	No. 1 acceptée.
North Keppel et Owen Sound. (21 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er mai 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 19.	Mars 1er	Wm. Cuddy W. C. Boyd George Webb George Taylor	Tp. Keppel do Owen Sound. Tp. Keppel	Fév. 17. do 5 do 26 do 15	Fév. 22. do 23 do 24 do 25	1 2 3 4	Conformément au condition de l'annonce.	282 00 300 00 400 00 450 00	No. 1 acceptée.
Elora et Harrison. (31 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er mai 1872. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 19.	Mars 15.	John Dav. Robt. Johnston. J. C. Steele Thomas Spiers Wm. Scott James Allan. James Rollie	Tp. Minto Rothsay Alma Owen Sound. Bosworth Harrison Guelph	Mars 12. do 12 do 12 do 13 do 8 do 11 do 6	do	do	795 00 800 00 877 00 889 00 895 00 1,000 00 1,187 00	No. 1 acceptée.	
Franklin Centre et Hemmingford. (16 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er mai 1872. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 23.	Fév. 23.	James Clancy John Roshloo	Hemmingford do	Fév. 24. do 24	do	1 2	do	800 00 650 00	Irrégulière. L'un de ces soumissionnaires n'a été accepté. Service rempl. par celui d'Hemmingford et Huntingdon.

Registre des Soumissions.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande de soumissions.	Délai pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception par le M. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Franklin Centre et Huntington. (16 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872, Jan. 23.	1872, Fév. 23.	Jas. H. Vosburgh do Thomas Graham Athelstan	Huntington do Athelstan	1872, Fév. 15, 16, 17. do 15, 16, 17. do 17.	1872, Fév. 17, 18, 19.	1, 2, 3	do	\$ cts. 450 00 950 00 1,195 00	Jour Hemmingford et Huntington, do No. 2 acceptée.
Portage Savard et Tadoussac. (32 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en bateau ou canot. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 25.	Mars 8.	Achille Savard.	Portage Savard.	Fév. 16.	.....	1	do	240 00	Consid. comme trop élevée. On a conclu un arrangement avec Jacques Fosteur à \$150 par an.
Malbaie et Portage Savard. (43 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval, en bateau ou canot. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 25.	Mars 8.	Jacques Fosteur. F. Bouillanne. E. Sté. Catherine Epiphane Bell. St. Simeon F. Chamberland Pte. aux Quilles. Hyp. Brassard. Malbaie G. Chamberland Pte. aux Quilles	Pte. aux Quilles. L. Ste. Catherine St. Simeon Pte. aux Quilles. do Malbaie do Pte. aux Quilles	Mars 2, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	.....	1, 2, 3, 4, 5, 6	395 00 400 00 400 00 420 00 460 00 480 00	No. 1 acceptée.	
Malbaie et Québec. (90 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 25.	Mars 8.	Aug. Tremblay. Jules Tremblay. Henri Lapointe.	Les Eboulements do do	Fév. 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	.....	1, 2, 3	1,150 00 1,260 00 1,300 00	Service laissé à l'ancien entrepreneur.	
Leeds et Broughton Ouest. (13 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 25.	Mars 8.	M. Rousseau Frs. Parent Louis Gagnon Joseph Côté Jacques Bilodeau Ant. Morrissette.	W. Broughton. T. p. Broughton. do do do do	.....	.....	1, 2, 3, 4, 5, 6	116 00 118 00 120 00 136 00 160 00 164 00	No. 1 acceptée.	

Lebarre et Roberval. (30 milles.)	et Service une fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 25.	Mars 8.	L. Beaudreau. Prime Thibault Pierre Gauthier.	Roberval. do St. Jérôme	Fév. 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	.....	1, 2, 3	do	116 00 120 00 140 00	No. 1 acceptée.
Stat. de Craigs Road et Leeds. (30 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 25.	Mars 8.	J. B. Demers. Richard Baun	St. Sylvestre do	Fév. 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	.....	1, 2	do	320 00 380 00	No. 1 acceptée.
Rivière Verte et Viger. (11 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 25.	Mars 8.	Félix Quinn Prime Lebel Joseph Lebel George April	St. Antoin Rivière Verte do	Mars 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	.....	1, 2, 3, 4	do	72 00 72 00 80 00 100 00	Ces soums. furent consid. comme trop élevées. La soum. No. 1 fut réduite ensuite à \$68 et accep. à ce taux
Chicoutimi et Baie St. Paul. (87 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à pied ou à cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 25.	Mars 8.	Ls. Gaudreault. Auguste Néron. Zéph. Fradet. Frs. Gagnon André Gagnon Télesph. Martin Joseph Duchesne Abel Girard Ls. Verreault	T. p. Chicoutimi do St. Urbain do Grande Baie St. Urbain do Baie St. Paul	Fév. 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31. Mars 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	.....	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	860 00 1,000 00 1,014 00 1,044 00 1,080 00 1,092 00 1,092 00 1,160 00 1,240 00	Service discontinué pendant la saison de la navigation. Un arrangement a subséquent été conclu avec M. L. Gaudreault (No. 1), à \$6,75 p. voy. dur. la saison d'hiver.	
Bentley et Rondeau. (10 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juin 1872. Transport en voiture ou à cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 26.	Mars 8.	M. W. Grant. Thos. K. Morris.	T. p. Harwich Rondeau	Fév. 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	.....	1, 2	do	170 00 200 00	No. 1 non satisfaisante. No. 2 acceptée.
Eastwood et Vandecar. (6 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juin 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 26.	Mars 8.	John Shaw Michael Gayner.	Eastwood Vandecar	Mars 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	.....	1, 2	do	75 00 100 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande de soumissions.	Délai pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le G. des Postes.	No. des soums.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Vandercar et Woodstock. (10 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juin 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Jan. 26. Mars 8.	Mars 8.	M. Gaynor.	E. Oxford.	Feb. 7.	.....	1	do	100 00	Cette soumission considérée trop élevée fut ensuite réduite à \$80 et acceptée à ce prix.
Granby et St. Pie. (15 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 30.	Fév. 23.	J. J. Doherty. Louis Aclaire. J. C. West. Louis Ravenel.	Granby do do St. Pie.	Fév. 5. " 16. " 14. Fév. 19.	Fév. 13. " 20. " 14. " 22.	1 2 3 4	do	400 00 450 00 450 00 460 00	No. 1 acceptée.
Bristol et Clarendon-Centre (8 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Fév. 5.	Mars 15.	George Hodgins. C. B. Faegart. Edw. Hodgins. Wm. Hodgins. Robert Dagg. Ralph Hodgins. Wm. McDonell.	Clarendon Clar. Centre do Clarendon do do Clar. Centre.	Fév. 14. Mars 12. " 12. " 9. " 5. " 14. " 7.	Fév. 15. Mars 13. " 12. " 9. " 5. " 14. " 7.	1 2 3 4 5 6 7	do	295 00 297 50 312 00 313 00 320 00 335 00 390 00	No. 1 acceptée.
Roxton Falls et Waterloo. (18 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 24.	Mars 1.	Jos L. Bombardier. Charles Tarte. Léandre Bernier. Ferd. Gasson. Abr. Desautels.	R. Falls do do do do	Mars 7. " 13. " 5. " 14. " 9.	Mars 12. Mars 15. " 16. " 9.	1 2 3 4 5 6	do	194 50 140 00 185 00 180 00 235 00 300 00	No. 1 acceptée.
Conway et Napanee. (24 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 1.	Avril 12.	Ebenezer Fretis. Jas. Murdoch. Gilbert Griffiths. Jno. B. Gaif.	St. Fredsburg do do do	Mars 27. " 30. " 28.	.....	1 2 3 4	do	250 00 270 00 290 00 300 00	No. 1 proposé dans des conditions nouvelles. No. 2 acceptée.

Dunvegan et McPhee's Corners. (13 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 1.	Avril 12.	D. McMillan. J. R. McKenzie. Norman McRae. Malcolm Dewar. Alex. McRae. Don. McDonald.	Kenyon Skye Kenyon Dunvegan do do	Avril 9. " 5. " 9. Mars 26. " 22. Avril 29.	Avril 11. " 6. " 6. Mars 26. " 22. Avril 11.	1 2 3 4 5 6	do	136 00 160 00 190 00 247 00 250 00 275 00	No. 1 acceptée.
Halliburton et Minden. (18 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 1.	Avril 12.	S. Thomson. James Carr. Simon Duffin. Thomas Leary.	Dygart Minden do do	Mars 15. Avril 8. " 8. " 8.	Mars 17. " 8. " 8. " 8.	1 2 3 4	do	223 00 244 00 277 00 294 00	No. 1 acceptée.
Loughboro' et Kingston. (17 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture publique ou autre. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 1.	Avril 12.	Henry Dear. E. B. Purdy.	Loughboro' do	Avril 8. " 9.	Avril 9. " 10.	1 2	do	300 00 378 00	No. 1 acceptée.
Pendleton et Quai de Brown. (15 milles.) Pendleton et Plantagenet. (10 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 1.	Avril 12.	Joseph Shetland. Pierre Ledue. John O'Boyle. François Libvre.	Plantagenet N. Plantagenet do do	Avril 1. do Mars 26. do 26.	..... " 1. " 26. Mars 27.	1 2 3 4	Conformément aux conditions de l'annonce.	160 00 175 00 190 00 250 00	No. 1 acceptée.
W. Winchester et Osgood. (16 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 1.	Avril 12.	Henry Hughes. Wm. Dixon. Wm. Bigford.	T. P. Winchester do do	Mars 21. Avril 5. " 5.	Avril 12. do 5. Mars 25.	1 2 3	do	239 00 268 00 274 00	No. 1 acceptée.
Perth et stat. de Brockville et Ottawa. (4 milles.)	Service dix-huit fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 1.	Avril 12.	James Allan. Patrick Spence.	Perth do	Avril 11. do 8.	..... " 8.	1 2	do	19 00	No. 1 acceptée.

Service.	Conditions stipulées par le département en amonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des missions.	Délat pour la réception des missions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le Ministre.	No. des postes.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Port Elmsley et station du chemin de fer de Brockville et Ottawa. (1½ mille.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport par port à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1871, Mars 1.	1871, Avril 12.	A. F. Weekes...	Port Elmsley...	1871, Mars 28.	1871, Avril 10.	1	do	\$ 78 00	Cette soumission consid. comme trop élevée. On a conclu un arrangement avec J. Healy à \$50 par année.
Arthur et station du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce. (1 mille.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19.	C. C. Green...	Arthur.....	Avril 10.	.....	1	do	11	Par voy. Cette soumission consid. trop élevée. Un arrangement a été conclu avec C. C. Green, à \$62.60 par année.
Athlone et Bondhead. (33 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19.	Thomas Millard, Daniel Holland, J. T. Coop.....	Bondhead, Keenansville, Tércunseath.....	Avril 12, do, 6, do, 10, .....	.....	1, 2, 3	do	384 00 385 00 480 00	No. 1 acceptée.
Aurora et White Rose. (4 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport par cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19.	D. W. Doane...	Aurora.....	Avril 17.	Avril 18.	1	do	80 00	Consid. comme trop élevée. Un arrangement a été conclu avec J. Lloyd, à \$80 par année.
Barrie et Ivy. (13 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19.	Thomas Scott, Jno. Partridge...	Thornton, Barrie.....	Avril 14, do, 11, do, 10,	Avril 13, do, 12,	1, 2	do	232 00 300 00	Remplacé par un service quotidien à \$440 par année, exécutés par Jno. Scott.

ambury et station du chemin de fer de Midland. (2½ milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19.	Donald Campbell, Wm. Taylor....	Cambway, do.....	Avril 10, do, 13, .....	.....	1, 2	do	140 00 144 00	No. 1 non satisfaisante. No. 2 acceptée.
Cherrywood et Dumbarton. (3½ milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport par cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19.	Jno. Williams, Robt. Moffat...	Cherrywood, do.....	.....	Avril 6, do, 9,	1, 2	do	75 00 70 00	No. 1 acceptée.
Churchville et Lisgar. (4 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport par cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19.	Richard Nicolls, Lisgar.....	Lisgar.....	Avril 16.	Avril 17.	1	do	75 00	Cette soumission ayant été considérée trop élevée, a été ensuite réduite à \$52 et acceptée à ce taux.
Coverley et Iatona. (13 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport par cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19.	Wm. Cranston, W. Leasingham, James Shene, S. Arrowsmith, Wm. Smith....	Bentinck, do, do, do, T.p. Holland...	Avril 12, do, 15, do, 15, do, 13,	Avril 17, do, 17, do, 17, do, 13,	1, 2, 3, 4, 5	Conformément aux conditions de l'annonce.	88 00 89 00 140 00 150 00 312 00	No 1 acceptée.
Dobbin et Invermay. (6 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport par cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19.	James Dobbin...	Elderslie.....	Avril 11.	.....	1	do	60 00	Cette soumission ayant été considérée trop élevée, a été ensuite réduite à \$52 et acceptée à ce taux.
Drayton et Hollen. (5 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport par cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19.	Thos. Mammell, Wm. Markle...	Hollen, Drayton.....	Avril 16, do, 9, .....	.....	1, 2	do	234 00 449 00	Cette soumission a été trouvée trop élevée. Un arrangement temporaire a été fait avec le No. 1.

Registre des Soumissions.— Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Déla pour la réception de la soumission.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission.	No. des soumissions.	Conditions dans la soumission.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Ellengowan et Vesta. (4 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1871. Mars 8.	1872. Avril 19	Samuel Hopper.	Ty Brant	Avril 8 do 10	.....	1	do	\$ 75 00	Cette soumission ayant été trouvée trop élevée, un arrangement a été fait avec Alex. Williams à \$64 par année.
Hudson et Tottenham. (6 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19	W. S. Frripp. J. T. Coop	Albion Tecumseh	Avril 8 do 10	.....	1 2	do	96 00 120 00	No. 1 acceptée.
Huston et Trecastle. (4 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19	T. W. Gray David Calloway. W. J. Davidson. Rowland Bell. John Delahunt	Huston do Moorefield T'p Maryboro	Mai 18 Avril 15 Mai 17 Avril 1 do 8	.....	1 2 3 4 5	do	95 00 98 00 99 00 100 00 135 00	No. 1 non satisfaisante. No. 2 acceptée.
Mount Forest et station de Toronto, Grey et Bruce. (4 milles.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 8.	Avril 19	Jas. Dumber Isaac Coyne Wm. Colclough. Wm. Evans Robt. Clark	Mount Forest. do do do do	Avril 13 do 11 do 16 do 15 do 13	.....	1 2 3 4 5	do	53 7 48 86 59 00 74 00	Par voy. No. 1 non satisfaisants. Par voy. No. 2 acceptée. Un an. do do

San Francisco et Victoria. (753 milles.)	Service tous les quinze jours, du 1er août 1872. Transport en bateau à vapeur. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Mars 8.	Mai 11.	Rosenfeld et Bermingham. Anderson et Anderson	San Francisco Londres, Ang	Mai 13 do 11	.....	1 2	do	2,250 00 4,166 67	Par voyage aller et retour. do do par bateau avec un bat. de réserve. Par voy. aller et ret., — 2 bat. No. 1 acceptée.
B. P. de Grenville et Lac Opinicon. (14 milles.)	Service douze fois par semaine, à l'ouverture de la navigation. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 19.	Avril 12	Jno. Shephard. T. A. Cummings	Grenville do	Avril 8 Mars 30	.....	1 2	do	44 90 62 40	No. 1 acceptée.
Huntingdon et Lagrange. (16 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 22.	Avril 26	J. J. Higgins. Leven. Sullivan. Et. L'Ecuyer. F. W. Higgins	St. Antice do do Laguerre	Avril 21 do 22 do 22 do 22	.....	1 2 3 4	do	180 00 190 00 200 00 215 00	No. 1 acceptée.
Inverary et Lac Opinicon. (14 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 22.	Mai 3.	Lewis E. Day. B. T. Davidson. D. J. Walker Robt. Bruce	Inverary L. Opinicon Inverary Storrington	Mai 2 Avril 26 Mai 2 Mai 1	.....	1 2 3 4	Conformément aux conditions de l'annonce.	120 00 150 00 159 00 165 00	Aucune de ces soumissions n'a été acceptée. Service remplacé par celui du lac Opinicon et de Loughboro.
Hamilton et Port Dover. (milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 22.	Mai 3.	John Carr Wm. Craig A. A. Almas	Tp. Barton Pt. Dover Hagersville	Mai 1 Avril 23 Avril 5	.....	1 2 3	do	800 00 800 00 1500 00	Hamilton, Caledonia et Seneca. Caledonia, Seneca et Port Dover. No. 3 acceptée jusqu'à l'ouverture du chemin de fer entre Hamilton et Seneca.
Greenbank et station de Wick. (6 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 28.	Mai 17.	Ed. Phenix Richard King John Warren Isaac Cragg Joseph Fenrose	Tp. Reach Greenbank Tp. Reach Greenbank do	Mai 6 Mai 8 Mai 1 Mai 14 Mai 10	.....	1 2 3 4 5	do	156 00 170 00 195 00 200 00 200 00	No. 1 acceptée.

Registre des soumissions.—*Suite.*

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délai pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception des soumissions.	No. de soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annulé proposé dans la soumission.	Remarques.
Arto et Fer- gusonvale... (3 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à pied ou à cheval. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872.	1872.	lin.....	Tp. Flos.....	1872. Mai 14.	1872.	1	do	\$ 80 00	Acceptée.
Kenilworth et Riversdown. (3 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 28	Mai 17.	James Kellier. Edwd. Sheehy... Charles Weir... Alexander Allan. Jno. McGuire..	Kenilworth... Tp. Arthur... do Riversdown... do	Mai 13. Mai 9. Mai 13. Avril 22.	Mai 14.	1 2 3 4 5	do do do do do	69 00 93 60 97 00 100 00 125 00	N'a pas été donné suite à ces soumissions. Contrat actuel continué pour 3 mois.
Kenilworth et St. Juc. de f. de Toronto, Grey et Bruce (4 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mars 28	Mai 17.	Rob. Gordon... Simon Maddigan Edwd. Sheehy..	Tp. Arthur... do do	Mai 4. Avril 24. Mai 9.	Mai 6.	1 2 3	do do do	00 8 78 00 124 80	Par voyage, No. 1 acceptée.
Kenilworth et Fédération... (3 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 28	Mai 17.	Edward Sheehy.	Tp. Arthur....	Mars 9.	.....	1	do	156 00	Acceptée.
Ravenshoe et Queensville. (6 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 28	Mai 17.	Noah Wass... Jno. W. Gardner. John Phillips...	N. Guillimbury Ravenshoe... do	Mai 1. Mai 1. Mai 6.	.....	1 2 3	do do do	52 00 78 00 72 00	No. 1 acceptée.

Royce Hill et Toronto... (17 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 28	Mai 17.	Wm. Hall... Wm. Keeler... R. H. Crew....	Highland Creek. do Tp. York.....	Mai 14. Mai 8. Mai 13.	.....	1 2 3	do do do	199 00 350 00 400 00	No. 1 acceptée.
Valentyne et Sunderland. (6 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 28	Mai 17.	Alex. Campbell. Wm. Gordon... James Winfield. Wm. Redditt... R. E. Porritt..	Sunderland... do Brock... do Sunderland....	Mai 13. Mai 6. Avril 23 Mai 11. Mai 10. Mai 6. Mai 15.	.....	1 2 3 4 5	do do do do do	192 00 223 00 250 00 270 00 275 00	No. 1 acceptée.
Stone et Walkerton... (17 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 12	Mai 24.	John Small... Jno. Chambers... Jas. Koiley....	Hanover... Walkerton... Mount Forest..	Mai 13. Mai 8. Mai 10.	.....	1 2 3	do do do	300 00 398 00 480 00	No. 1 acceptée.
Malvern et jonction de Scarboro... (21 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 12	Mai 24.	Robert Davison.	.....	.....	.....	1	do	340 00	No. 1 acceptée.
Markham et Milliken... (5 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 12	Mai 24.	Jno. Kaynor... Jno. Marshall... Wm. Gorvett..	Markham... do Milliken.....	Mai 18. Mai 16. Mai 3.	.....	1 2 3	do do do	135 00 150 00 160 00	Ces soumissions ayant été trouvées trop élevées, un arrangement a été conclu pour un an avec Wm. Gorvett, No. 3, à \$130.
Athol et Alexandria. (20 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er août 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 19	Mai 31.	John Fisher... John Campbell... P. A. Fisher... Roxboro... Neil McColl... C. A. Draper...	Athol... Kenyon... do Roxboro... Kenyon... Notfield.....	Mai 28 do 27 do 28 do 29 do 16 do 13 do 27	Mai 30 do 30 do 28 do 28 do 16 do 16 do 28	1 2 3 4 5 6	1. Conformément aux conditions de l'annonce.	229 00 230 00 240 00 270 00 349 00 350 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions.—*Suite.*

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande de soumissions.	Date pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le M. G. des postes.	No. des soumissions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Comwall et Monckland. (13 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er septembre 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1871. Avril 19. Mai 31.	1871. Mai 31.	A. J. McDonnell P. D. McIntosh Angus Cameron.	Tp. Roxboro. Monckland. Roxboro.	1871. Mai 27 do 23 do 17	1871. Juin 19 do 12 do 2 do 4 do 5 do 6	1 2 3 4 5	\$ cts. 159 00 175 00 195 00	No. 1 acceptée.
Buckland et St. Lazare. (15 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 27.	Jun 21.	Chas. Carrier. Frs. Lemieux. Louis Lapointe. Alex. Nadeau. Barth. Nadeau. Mare Roy.	Buckland. do do do do	Jun 15 Jun 19 do 16 do 9 April 28	Jun 19 do 12 Jun 19 do 12 do 12	1 2 3 4 5 6	128 00 139 00 148 00 160 00 200 00 300 00	No. 1 non-satisfaisante. No. 2 acceptée.
Chicoutimi et Lebars. (45 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 27.	Jun 21.	Fidèle Saulnier. Peter Blackburn. Jose. Lachance. Frs. Gaudreault. Gyprien Pilote. Jos. Michaud. Peter Blackburn. Georgel Remblay. Celestin Girard. Augustin Hudon. Alphée Fremblay. F. Larouche. Thomas Côté. Lucien Filion. Fer. Gauthier.	Hébertville. Latterrière. do Hébertville. do do Latterrière. do do Hébertville. Latterrière. do do do do	Jun 13 Jun 12 do 18 do 10 do 4 do 25 do 31 Jun 5 do 9 Maa 21 do 29 Jun 21 Jun 11 Jun 12 Jun 31 do 10 do 14 do 20	Jun 18 do 18 do 18 do 10 do 6 do 14 do 17 do 9 Jun 4 do 10 Jun 21 do 12 Jun 11 Jun 4 do 13 do 31 do 14 do 15	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	216 00 238 00 239 00 248 00 260 00 264 00 264 00 292 00 296 00 300 00 300 00 320 00 320 00 398 00 416 00	No. 1 acceptée.
Buckland et St. Magloire (16 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 27.	Jun 21.	P. Tanquay. P. Guilmet. Ambroise Goulet.	St. Magloire. do do	Jun 17 do do	Jun 17 do do	1 2 3	50 00 66 00 72 00	No. 1 acceptée.

Métis et Octave. (3 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à pied ou à cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 27.	Jun 21.	J. D. Page. Narcisse Richard.	Métis. St. Octave.	Jun 14 do 15	Jun 18 do 19	1 2	66 00 69 00	No. 1 acceptée.
Québec et Trois-Riv. (84 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 27.	Jun 21.	R. G. Lafoie. Narcisse Lortiot.	Trois-Rivières. St. Augustin.	Jun 15 do 18	Jun 15 do 19	1 2	1,980 00 2,800 00	No. 1 acceptée.
St. Thomas et station du ch. de fer de London et Port Stanley (4 milles.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 3.	Jun 14.	M. A. Boughner.	St. Thomas.	Jun 10.	Jun 10.	1	112 00	No. 1 acceptée.
Kinglake et Lucknow. (12 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 3.	Jun 14.	Thos. Mullins. Thomas Smith. Joseph Atton. John Hodgkin. Neil McKay. P. G. White. T. J. Stuart.	Lucknow. Tp. Kinloss. do do Lucknow. do Tp. Kinloss.	Jun 7 Jun 3 Jun 3 do 10 do 11 do 1	Jun 13 do 2 Jun 8 do 4 do 5 do 6 do 7	1 2 3 4 5 6 7	299 00 299 00 325 00 349 00 350 00 350 00	No. 1 réduite à \$278, et acceptée à ce taux.
Kinglake et Vienna. (6 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 3.	Jun 14.	J. Featherstone.	Houghton.	Jun 1.	Jun 8.	1	65 00	No. 1 acceptée.
Bluevale et Lucknow. (15 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 3.	Jun 14.	Wm. Ross. Chas. Wamsley. P. White.	Bluevale. do Lucknow.	Mai 31 Jun 7 do 11	Jun 31 do 11	1 2 3	170 00 199 00 300 00	No. 1 acceptée.

Registre des soumissions, Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délai pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le M. G. des Postes.	No. des soums.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Dalkeith et Van Kleeck Hill. (7½ milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1871, Mai 31.	1871, Juin 12.	Peter Wood	Dalkeith	1871, Juin 28	1871, Juin 2.	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 186 00	Cette soumission ayant été trouvée trop élevée, un arrangement a été conclu avec le No. 1 au prix indiqué.
Dumbar et Grandley. (6½ milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mai 31.	Juil. 12.	Alex. Drummond, Thos. Carr, Jno. Campbell.	Williamsburg, do, Munro.	Juil. 10, do, Juin 29	11, 7, 2, 5.	1, 2, 3	do	45 00 58 00 60 00	No. 1 acceptée.
Pointe Farran et station du ch. de fer. (8 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mai 31.	Juil. 12.	C. C. Farran	Pointe Farran	Juil. 3.	Juil. 12.	1	do	130 00	Subséquentement réduite à \$100 et acceptée à ce taux.
Pointe Farran et Woodlands. (2 milles.) et Woodlands et Osabruk Centre. (4 milles.)	Service six fois par semaine entre la Pointe Farran et Woodlands, et trois fois par semaine entre Woodlands et Osabruk Centre, du 1er octobre 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mai 31.	Juil. 12.	C. C. Farran	Pointe Farran	.....	.....	.....	do	260 00	Subséquentement réduite à \$185 et acceptée à ce taux.

Ennville et Napanee. (26 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mai 31.	Juil. 12.	Wm. Grange, Wm. Valtean, George Hodgins, Owen Pringle.	Napanee, Selby, Richmond, Napanee.	Juil. 4, Juin 21, Juil. 8, do 11	4, Juil. 5, 1, 2, 3, 4	1, 2, 3, 4	do	240 00 260 00 274 00 275 00	No. 1 acceptée.
Demorestville et traverse de Peterson. (10 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 31.	Juil. 12.	Wm. Baker, E. R. Nixon	Demorestville, do	Juil. 8, Juin 29	.....	1, 2	do	185 00 200 00	No. 1 acceptée.
Drayton et Glenallan. (10 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en diligence ou autre voit. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juin 14.	Août 16	W. D. Ellis, C. E. Calvers, J. L. Gibson, Wm. Markle	Elmira, Glenallan, do, Drayton	Août 2, do 12, do 10, do 12	.....	1, 2, 3, 4	do	380 00 400 00 589 00 699 00	No. 1 acceptée.
Riv.-du-Loup (en haut) et Hunters-town. (11 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juin 28.	Juil. 26.	Frs. Claremont, Frs. Lenay	St. Paulin	....., Juil. 23	....., Juil. 25	1, 2	do	450 00 500 00	No. 1 acceptée.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service:—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des missions.	Délat pour la réception des missions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le Ministre des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Parmouth aux Mines d'or de Montague. (7 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er août 1871. Transport en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	5 Juil. 1871.	5 Juil. 21 1871.	Thomas Baker.	Montague	Juil. 17 1871.	19 Juil. 1871.	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	200 00	Acceptée.
New Germany à Northfield. (2 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er août 1871. Transport à pied. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	5 Juil.	5 Juil. 25	J. Aves Curry Walter Power. Robert Martin. Jno O'Callaghan	Sydney	Août 15 19 " 19 " 24 Août 5	18 Août " 22 " 23 " 10 4	1 2 3 4	do	300 00 305 00 312 00 355 00	No. 1 acceptée.
Sydney à Lincolnton, via Low Point Shore. (16 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er septembre 1871. Transport en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil.	8 Sept.	John S. Smith Josiah Smith L. J. Payzant James Curry	Falmouth Mortonville Falmouth do	Sept. 6 Août 4 Sept. 4 " "	8 Sept. Août 7 Sept. 5 " 5 4	1 2 3 4	do	100 00 117 00 148 00 150 00	No. 1 acceptée.
Mortonville à Falmouth Windsor Bridge. (7 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er septembre 1871. Transport en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 1	1 Sept.								

33

Ingonishe à la Baie St. Laurent. (34 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er octobre 1871. Transport à pied. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Août 28	30 Sept.	Joseph Gwinn. George McNeil. Angus McLeod. Murchie McDonald	Baie de Aspey Baie St. Laurent. Cap Nord	Sept. 30 " 12 " 15 " 12	30 Sept. " 19 2 " 27 3 " 19 4	1 2 3 4	do	184 00 220 00 399 00 420 00	No. 1 acceptée.
Upper Steviacke par le côté sud de la Branche sud, etc. (6½ milles.)	Service une fois par semaine, du 1er octobre 1871. Transport à cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Août 29	22 Sept.	Thomas Cox William Cox Robert Leifers	Upper Steviacke do do	Sept. 18 " 18 " 16	21 Sept. " 18 2 " 23 3	1 2 3	do	39 90 46 00 50 00	No. 1 acceptée.
Mines Joggin à Shulie. (10 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er novembre 1871. Transport à cheval ou par wagon. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Oct. 6	20 Oct.	John McKenzie. John Coates	Mines Joggin. Rivière Hébert.	Oct. 16 " 18	21 Oct. " 21 2	1 2	do	80 00 96 00	No. 1 acceptée.
Indian Point à la Baie de Mahone. (4 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er novembre 1871. Transport à pied ou à cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Sept. 28	1 Nov.	Philip Hyson	Indian Point	Oct. 16	20 Oct.	1	do	30 00	Acceptée.
Margaree Forks à Whycoomal. (20 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er décembre 1871. Transport à cheval ou par wagon à un cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Oct. 18	17 Nov.	L. McDougall. Lauchlin McKay Donald McKay L. Mackinnon Angus McLellan J. Wall Angus Cameron James McDonald James McFarlan Alexander Gillis John Carroll Donald Campbell John McDonald Hugh Gillis	Whycoomal Lac Ainslie do Whycoomal Margaree S.W. Margaree Margaree do do Margaree S.O. Margaree Forks do Margaree do	Nov. 7 " 8 " 13 " 13 " 17 4 " 16 5 " 14 6 " 14 7 " 18 8 " 16 9 " 3 " 7 " 13 11 Oct. 30 Nov. 7 " 6	10 Nov. " 13 " 13 " 17 " 16 5 " 14 6 " 14 7 " 18 8 " 16 9 " 3 " 7 " 13 11 " 13 12 " 13 13 " 13 14	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	do	120 00 141 00 148 00 155 00 159 00 160 00 160 00 178 50 184 00 190 00 190 00 200 00 260 00 265 00	No. 1 acceptée.

34

Registre des Soumissions, Nouvelle-Ecosse.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande de soumissions.	Délat pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le M. des Postes.	No. des soumissions proposées dans la soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Gaspereaux à Wolfville. (2½ milles.)	à Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à pied ou à cheval. Durées désignées du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître général des postes.	1871. Oct. 25 Déc.	1871. 8 Déc.	S Sheeman Caldwell	Gaspereaux	Déc. 4	1871. 6 Déc.	1	do	\$ cts. 50 00	Acceptée.
New Ross Stoddarts. (26 milles.)	à Service une fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à cheval ou wagon à un cheval désigné du contrat telle que ci-dessus.	Nov. 11 Déc.	8 Jan. Déc.	S John Moore Pratt	New Ross	Déc. 7	8 Déc.	1 2	do	148 80 152 00	No. 1 acceptée.
French Vale à North West Arm. (5 milles.)	à Service une fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à pied ou à cheval. Durées désignées du contrat telle que ci-dessus.	Oct. 21 Déc.	8 Jan. Déc.	Lévi LeClare Benjam. Ganties John LeClare Samuel Gothro. George K. Ball.	French Vale	Nov. 9	17 Nov. 23 28 28 16	1 2 3 4 5	do	19 75 25 00 38 00 44 00 50 00	No. 1 accepté

New Glasgow à Sydney y compris deux branches—Antigonish à Guysboro et Tracadie au Port Mulgrave. (New Glasgow à Sydney. 190 milles.) (Antigonish à Guysboro) 38 milles.) (Tracadie à Port Mulgrave 16 milles.) (204 milles.)	Service six fois par semaine, entre New Glasgow et Sydney, dans une diligence de première classe, et sur les deux routes d'embranchement, en wagon à cheval, du 1er fév. 1872. Durées désignées du contrat, telle que ci-dessus.	9 Déc.	15 Déc.	Thomas Lindsey Andrew King	Antigonish Halifax	Déc. 12	15 15 2	1 2	do	13640 00 18640 00	No. 1 acceptée.
Station de Round Hill à Tupperville. (4½ milles.)	à Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport à pied ou à cheval. Durées désignées du contrat, telle que ci-dessus.	Déc. 9.	Déc. 22.	C. E. Spurr Strathem Bailly. W. E. Tupper	Round Hill	Déc. 16	19 19 19	1 2 3	Conformément aux conditions de l'annonce.	78 00 90 00 95 00	No. 1 acceptée.
Baddeck à L'Établissement de la grande rivière Baddeck. (12 milles.)	à Service une fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en wagon à un cheval. Durées désignées du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Jan. 18.	1872. Mars 1.	Neil McLennan John McKay Male, McLean, Junior John McLean	Etab. en haut de la riv. Baddeck	Fév. 8	21 21 21 21 21 21	1 2 3 4	do	38 40 39 00 39 00 31 00	No. 1 acceptée. Reçue trop tard.
Lakeville à Chipman's Brook. (12 milles.)	à Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en wagon à un cheval. Durées désignées du contrat telle que ci-dessus.	Jan. 22.	Mars 1.	Eneas Blich Lawson Rockwell Chas N. Rockwell Clarke Porter Daniel Rudolph James A. Elliott	Lakeville Kentville Cornwallis	Fév. 19	28 21 14 13 1 7 6 17	1 2 3 4 5 6 7 8	do	78 00 86 00 89 00 91 00 94 00 95 00 100 00 100 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions, Nouvelle-Ecosse.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en amonçant le service:—Durée désignée du contrat.	Date de la soumission.	Délat pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le M. G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Guysboro' et Port Mui grave, via route de la grève. (35 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat, quatre ans avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1871. Déc. 9.	1871. Mars 8.	W. H. McKeough Joseph Forey... Robert Scates... James McWhitman... James L. Whitman... W. Godfrey Scott junior Edward C. Feart.	Manchester... Guysboro'... do... Manchester... Guysboro'... do... do...	Fév. 26... " 19... Mars 4... " 2... Fév. 28... Mars 4... Fév. 28...	Mars 1... Fév. 28... Mars 12... " 15...	1 2 3 4 5 6 7	do	\$ cts. 144 00 160 00 170 00 174 00 180 00 200 00 250 00	No. 1 acceptée.
Burntcoat à Noël. (44 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Déc. 9.	Mars 8.	Andrew M. Crow William Faulkner Robert Faulkner	Burnt Coat... do	Fév. 22... " 27... Mars 1...	Fév. 26... " 4... " 3...	1 2 3	do	78 00 84 00 90 00	No. 1 acceptée.
Marie Joseph à Sherbrooke (22 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Fév. 2.	Mars 8.	John Wilson... Isaac Haréty... James Davis Jr... Edmond Kenney Elisha Humbolt... Ronald Walters... Joseph Ashton... John Davis, Jr... Robert Davis...	Liscomb... do... Marie Joseph... do... do... Liscomb... Recum Secum... Marie Joseph... do...	Fév. 19... " 15... " 21... Mars 1... " 4... " 4... " 21... Fév. 28... " 26... " 27... " 27...	Fév. 23... " 21... " 21... " 4... " 4... " 4... Fév. 28... " 26... " 27... " 27...	1 2 3 4 5 6 7 8 9	do	240 00 275 00 269 00 280 00 280 00 280 00 290 00 300 00 330 00	No. 1 acceptée.

Advocate Har- bour aux Trois-Seigneurs (10 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Fév. 22.	Mars 15.	Timothy Kelly... Robert Mills... Samuel Morris...	Harve Arcoat... do... do	Mars 8... " 12... " 9...	Mars 22... " 22... " 22...	1 2 3	do	39 75 45 00 49 00	No. 1 acceptée.
Port Hastings à Mabou. (40 milles.) Mabou à Margaree. (40 milles.) Havre Orient- tal. (18 milles.) Mabou à Baddeck. (45 milles.) Port Hastings à Baddeck. (60 milles.) (203 milles.)	Quotidiennement de Port Hastings à Mabou. Trois fois par semaine, de Mabou à Margaree, Mabou au Havre de l'est et Port Hastings à Baddeck; et deux fois par semaine de Mabou à Baddeck. Du 1er mai 1872. Transport de Port Hastings à Mabou, en wagon à deux chevaux; sur les autres quatre routes en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 24.	Avril 5.	William Kidston John S. McNeil George E. Leav- rance, Junior J. D. Cameron...	Baddeck... Mabou... do... Port Hood... Mabou...	Mars 14... " 21... " 26... " 26... Avril 1...	Mars 30... " 30... " 30... " 30... Avril 1...	1 2 3 4	do	4000 00 4500 00 5500 00	No. 1 non atis- faisante. No. 2 acceptée.
B. P. de New- Glasgow à la Station de N. Glasgow. (4 milles.)	Service quotidienement ou aussi souvent que requis par le département, du 1er juillet 1872. Transport en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 26	Jun 1.	Henry McDonald Donald McDo- nald... William Fraser.	New Glasgow... do... do	Jun 6... " 6... " 5...	Jun 7... " 7... " 6...	1 2 3	do	198 00 250 00 252 00	No. 1 acceptée.
Etablissement du Millieu de Margaree nord-est aux Fourches de Margaree. (9 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en wagon. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Mai 2.	Jun 7.	William Burton David Ross... Peter Coady... John Coady... Joseph A. Ingra- ham... Mark W. Cowden Thos. Etheridge... Nicholas Tomp- kins, Junior...	Margaree N.-E... do... Fourc. Margaree Margaree N.-E... do... do... do... do... Margaree...	Mai 11... Jun 2... " 3... Mai 29... " 28... Jun 1... " 6... " 16...	Mai 17... Jun 7... " 3... Mai 29... Jun 7... " 7... " 6... " 6... Mai 24...	1 2 3 4 5 6 7 8	do	19 00 22 00 24 00 30 00 30 00 40 00 41 60 44 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions, Nouvelle-Ecosse.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande de soumissions.	Déclat pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Groselle à Merigonishe (2 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à pied. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872, Avril 22, Juin 7.	1872, Juin 7.	Archib. McLean Alex. Robertson, Laugh. McLean Don'd G. Robertson	Ile Big do do do	1872, Mai 24 " 27 " 28 " 29.	1872, Juin 1, " 28, " 29, " 29.	1 2 3 4	do do do do	\$ cts. 27 90 35 00 35 80 80 00	No. 1 acceptée.
Port Hawkesbury à la Rivière Philip, etc. (13 milles.)	Service trois fois à Port Richmond deux fois à la Rivière aux Habitants, du 1er juillet 1872. Transport en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai	6 Juin	Rob. B. Henessey Francis H. Blanchard	Port Hawkesbury do	5 Juin " 3	7. 6.	1 2	Conformément aux conditions de l'annonce.	195 00 250 00	No. 1 acceptée.
Lower Stewiacke à Princeport. (30 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en wagon. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juin	6 Juin	George Ambrose George Parker	Lower Stewiacke do	26 Juin " 26	27. 27.	1 2	do	117 50 119 00	No. 1 acceptée.
Half Island Cove à White Head. (20 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en wagon. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 26	7 Juin	Andrew David, Senr. Habert Boudroit John Digdon, Jr. James Power, Robert Digdon.	Port Félix do Half Island Cove Crowe Harbour, Half Island Cove	Avril 30 Mai 6 " 17 " 1 " 8 " 23	8. 11. 3. 6. 4. 5.	1 2 3 4 5	do	120 00 129 20 148 00 149 00 154 00	No. 1 acceptée

Arichat à Petit Dégrat. (3 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval ou en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Avril 27 Juin	7 Juin	Alex. McDonald Michael Power, Simon LeVache.	Arichat do do	Mai 20 " 7 " 18	23 1 13 2 22 3	1 2 3	do	56 00 60 00 72 00	No. 1 acceptée.
Merigonishe à Piedmont Valley (5 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport à cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 10 Juin	7 Juin	James McDonald	Piedmont Valley	Mai 30	1 3	1	do	30 00	Acceptée.
St. Péters West Bay. (32 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er juillet 1872. Transport en wagon à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 25 Juin	7 Juin	Alex. Urquhart, do John Kye Donald Ross, Isaac Pringie, jr.	Points West Bay do River Tear, do St. Péters, Points West Bay	Mai 21 " 12 " 23 " 12 " 27 " 9	24 1 14 2 29 3 14 4 30 5 14 6	1 2 3 4 5 6	do	156 00 143 50 156 00 149 00 180 00 300 00	No. 2 acceptée.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande de missions.	Date pour la réception des missions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception par le M. G.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Chatham et Shippigan.	Service deux fois par semaine, du 4 septembre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1871. Juil. 26	1871. Août 21	Wm. Reid James Barry Robert Robinson Thomas Barry. Nicholas White.	Newcastle Inkerman Chatham Pokémonche Néguaac.	1871. Août 18 " 15 " 16 " 10 " 8	1871. Août 21 " 21 " 21 " 21 " 21	1 2 3 4 5	1 Conformément aux conditions de l'arrangement conclu avec l'ancien entrepreneur, qui s'est chargé de cont. le service moyennant \$680 par année.	\$ cts. 689 50 775 00 948 00 1000 00 1040 00	Ces soum. consid. comme trop élevée. On a conclu un arrangement avec l'ancien entrepreneur, qui s'est chargé de cont. le service moyennant \$680 par année.
Newcastle et Lyttleton.	Service une fois par semaine, du 1er octobre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 29	Août 28	John Tozer Peter Russell Eligat Tozer George Sutherland.	Esq Nord do Newcastle do	Août 23 Août 23 Août 19 " 12	Août 28 " 28 " 28 " 28	1 2 3 4 5	do	109 50 110 00 116 00 120 00 140 00	No. 1 acceptée.
Station de chemin de fer de Blissville et B.I. de Blissville et Etanblissement de Patterson.	Service trois fois par semaine, à la poste de Blissville, et deux fois par semaine à celle de l'établissement de Patterson, du 11 octobre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Août 28	Sept. 18	John B. Hoyte. Warren Smith.	Blissville do	Sept. 13 " 11	Sept. 18 " 18	1 2	do	39 00 59 00	No. 1 acceptée.
Chatham, Newcastle et Bathurst.	Service six fois par semaine, du 1er novembre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 29	Oct. 9	James McNutt. Wm. Reid, Jr. Thomas Harris. W. M. Kelly. Jos. McNougat. James Anderson Jeremiah Ullock Wm. Ullock.	Chatham Newcastle Babouintac Chatham do do do do	Oct. 6 " 6 Sept. 15 Oct. 7 " 6 " 7 " 3	Oct. 9 " 9 " 9 " 9 " 9 " 9 " 9	do	1789 00 1794 00 1871 00 2099 00 2110 00 2180 00 2300 00 2500 00	No. 1 acceptée.	

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande de missions.	Date pour la réception des missions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception par le M. G.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Westmorland Point et Au-Lac.	Service deux fois par jour, Sept. du 1er octobre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Sept. 6	Sept. 20	Howard Lawrie.	Westmorland Point	Sept. 18	Sept. 20	1	do	90 00	Acceptée.
Lower Prince William, Lac George et Upper vic.	Service deux fois par semaine, au Lac George et une fois par semaine à Magaguavic, du 16 octobre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Sept. 7	Sept. 28	James Moody Alfred Moody Wm. Blaney Sarah Tague Peter Tague Chs. McCormick James Porter.	Lac George do Blany Ridge Prince William do do Upper Magaguavic.	Sept. 26 " 26 " 23 " 25 " 21 " 18 " 22	Sept. 28 " 28 " 28 " 28 " 28 " 28 " 28	1 2 3 4 5 6 7	do	124 00 128 00 130 00 148 00 200 00 200 00 300 00	No. 1 acceptée.
Sackville et station de chemin de fer.	Service deux fois par jour, Sept. du 1er octobre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Sept. 6	Sept. 20	Joseph Dixon Edm. O. Dixon Henry R. Fawcett	Sackville do do	Sept. 19 " 18 " 18	Sept. 20 " 20 " 20	1 2 3	do	120 00 130 00 132 00	Ces soum. ayant été consid. comme trop élevées, un arrangement a été conclu avec le No. 1 à \$100 par année.
Upper Haynesville et Millville.	Service une fois par semaine, du 1er novembre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Sept. 9	Oct. 18	Albert J. Hoyt. Henry Blaney Jacob Allen	Millville Upper Haynesville Bright	Oct. 11 " 11 " 16	Oct. 18 " 18 " 18	1 2 3	do	18 00 24 00 26 00	No. 1 acceptée.
Saint George et Back Bay.	Service une fois par semaine, du 1er novembre 1871. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Sept. 27	Oct. 16	A. J. Seelye Samuel Craig	Saint George Saint George	Oct. 12 " 5	Oct. 16 " 16	1 2	do	78 00 80 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions, Nouveau-Brunswick—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Décal pour la réception de la soumission.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Lepreaux et Chance Harbour.	Service deux fois par semaine, samedi, six fois et trois par semaine aux P. I. de la baie Maces, du 1er janvier 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle qu'ci-dessus.	1871. Nov. 30	1872. Déc. 18	Robert Hope Wm. Wahalen. <i>Trois fois par semaine à la baie Maces, et deux fois par semaine à Chance Harbour.</i>	Lepreaux. Lancaster.	Déc. 15 " 12 " 11	18 " 18 " 18	1 2	do	146 00 150 00	No. 1 acceptée.
St. Etienne et St. Patrick.	Service une fois par semaine, du 1er février 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Déc. 15.	Jan. 15.	Fester et McCin- ner. John McQuire. Thos. Hardy et P. Briggs.	St. Etienne. Saint Patrick. St. Etienne.	1872. Juin 6 " 12 " 5	1872. Juin 15 " 15 " 15	1 2 3	Conformément aux conditions de l'annonce.	123 00 144 00 150 00	Aucune de ces soumissions n'a été acceptée, le service ayant été adjugé par un autre contrat.
St. Jean et St. George.	Service six fois par semaine, du 1er février 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Déc. 15.	Jan. 17.	W. Mead et H. Boom. Robert Lan. Thomas Elliott. Mr. Mahoney. Patrick H. Nugent. David O. Conell.	Saint Jean do do do do Saint Martin Saint Jean	Jan. 16 " 15 " 15 " 17 " 16 " 16	1 2 3 4 5 6	do	1,370 00 1,400 00 1,450 00 1,595 00 1,825 00 2,100 00	No. 1 acceptées.	

St. André et St. George.	Service trois fois par semaine, du 1er février 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Déc. 18.	Jan. 17.	Michael Clarke. G. C. Bridges. James Gallagher. Robert Lan. Thomas Elliott. Thom. Cameron.	St. André do Saint John do do Saint Patrick	Jan. 4 " 13 " 16 " 15 " 15 " 10	1 2 3 4 5 6	do	350 00 375 00 378 00 400 00 450 00 450 00	Auc. de cessour. n'a été accep. Un arrange. a été conclu avec le précé. entrepreneur pour cinq malles par semaine entre St. André et St. George, et une malle quot. à St. Etienne, moyennant \$1,200 p. an.	
Bathurst et Dalhousie.	Service six fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture convenable. Durées désignées du contrat, jusqu'à l'achèvement du chemin de fer Intercolonial entre Bathurst et Dalhousie.	1872. Jan. 27.	Mars 11.	John T. Carter. Simeon McGregor. Thom. A. Harris. Perry J. Cameron. Thomas Baldwin. Angus Fraser. Mrs Alf. J. Smith. Jnr. Kelly. Saml. H. Napier. David Ritchie.	Bathurst Dalhousie Dalhousie Beauford Bathurst Dalhousie Bathurst Clatham Bathurst Dalhousie	Mars 6 " 5 " 2 Fév. 29 Mars 2 " 5 " 11 Fév. 28 " 11 Mars 11	Mars 11 " 11 " 11 " 11 " 11 " 11 " 11 " 11 " 11	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	do	1,750 00 1,900 00 1,984 00 2,000 90 2,110 00 2,188 00 2,200 00 2,400 00 2,500 00 2,500 00	No. 1 non-satisfaisante. No. 2 acceptée.
Ile Cole et Forks.	Service une fois par semaine. Transport en voiture convenable, du 1er avril 1872. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Fév. 26.	Mars 21.	David Marr. John Cole. John W. Perry.	Ile Cole do Johnston	Mars 15 " 14 " 12	Mars 19 " 19 " 19	1 2 3	do	105 00 109 00 109 00	No. 1 acceptée.
Gagetown et embouchure du N.Épis.	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 26.	Mars 20.	Abrah. Bunnell. Henry De Veber. Solom. Cameron. James Mullier. Wm. Hamilton. John Lawson. Daniel Ceregen.	Westfield Gagetown Hampstead Gagetown do do do	Mars 18 " 18 " 18 " 15 " 11 " 15	1 2 3 4 5 6 7	do	380 00 484 00 488 00 500 00 520 00 539 00 544 00	No. 1 accepté, a subsequément abandonné le service. No. 2, n'a pas accep. à temps. Le contrat a été donné au No. 3.	

Registre des soumissions, Nouveau-Brunswick. — *Suite.*

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délai pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission par le Maître des Postes.	No. des soumissions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Cocagne Moulins Scovill.	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Fév. 26.	1872. Mars 20.	Alex. McWilliam Wm Johnston Wm. Dysart Thos. Irving Andrew R. Dyson	Cocagne Moulins Dundas Cocagne Dundas	1872. Mars 15. " 16. " 20. " 14. " 16.	1872. " " " " " "	1 2 3 4 5	\$ cts. 49 50 56 00 75 00 75 00 100 00	No. 1 acceptée.
Welsford Petersville.	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 7.	Mai 20.	Andrew Patterson John Burton John Woods	Welsford do do	" " " " " "	Mai 20. " 20. " 20.	1 2 3	90 00 98 00 139 00	No. 1 retirée. No. 2 acceptée.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT des lettres de rebut reçues au bureau des lettres de rebut, Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1872, indiquant si elles contenaient ou non des valeurs ou d'autres objets.

TABLEAU No. 1.—Indiquant le nombre de lettres de toute espèce qui ont été reçues et ce qui en a été fait.

D'où reçues.	Nombre de lettres.	Ce qui en a été fait.	Nombre de lettres.
D'Angleterre	5,290	Renvoyées en Angleterre	14,674
Des Etats-Unis	64,685	do aux Etats-Unis	35,925
Des Bermudes	28	do aux Bermudes	135
De Terre-neuve	97	do à Terre-neuve	148
De la Nouvelle-Zélande	7	do à la Nouvelle-Zélande	41
De l'Île du Prince-Edouard	350	do à l'Île du Prince-Edouard	195
Des Indes Occidentales	260	do aux Indes Occidentales	284
Des bureaux de postes en Canada	*310,093	Dont il a été disposé aux bureau des lettres de rebut, Canada	329,408
Nombre total des lett. qui ont passé par le bur. des lettres de rebut, Canada ..	† 1,380,810	Total	380,810

* Sur ce nombre étaient affranchies	207,234
do n'étaient pas affranchies	102,859
Total	310,093
do ont été envoyées au bur. des lett de rebut, pour être adressées ..	7,465
† Sur ce nombre étaient enregistrées	2,500
‡ Sur ce nombre il a été tenu dans le registres du bureau des rebuts, un état spécial des lettres suivantes, enregistrées ou contenant des valeurs	‡ 3,864

W. H. GRIFFIN,
Maître-Général des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 15.—Suite.

TABEAU 2.

INDIQUANT le nombre des lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur; le montant et la nature de leur contenu; le nombre de ces lettres délivrées pendant l'année, et le nombre qui reste non délivré.

No. de lettres non délivrées le 30 juin 1871, étant entre les mains des m. de poste pour être délivr. ou restant non réclam. au b. des lett. de reb.	No. de ces lettres délivrées pendant l'année expirée le 30 juin 1872.	No. de ces lettres non délivrées le 30 juin 1872, étant mainten. au bureau des lettres de reb.	No. de lettres reçues pendant l'année expirée le 30 juin 1872.	Total.	NATURE DU CONTENU.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'année expirée le 30 juin 1872. \$ cts.	Lettres délivrées sur le nombre des lettres reçues pendant l'année expirée le 30 juin 1872.	No. de lettres non délivrées le 30 juin 1872, étant entre les mains des m. de poste pour être délivrées, ou restant non réclamées au bureau des lettres de reb.
304	50	254	1,137	1,391	Argent.	6,571 23	1,019	372
10	2	8	86	94	Lettres de change.	15,418 78	84	10
10	3	7	169	176	Obèques	21,988 14	166	11
13	5	8	109	117	Traites	24,604 21	108	9
30	5	25	5	207	Lettres de crédit.	46,800 00	5	28
9	9	9	182	18	Mandats d'argent (sur la poste)	3,721 46	179	8
12	1	11	8	18	Ordres	195 27	8	10
30	30	30	231	242	Certificats de passes.	332 25	8	25
			153	183	Billets promissoires.	64,539 31	141	42
			136	136	Requis	16,200 98	136	
			83	83	Lettres enreg. envoyées au bureau des rebuts, do do do do		83	
			3	3	Actes notariés.		3	
			3	3	Certificats de soldat.		3	
24	1	24	105	129	Broches d'or		95	34
1	1	1	4	5	Certificats de baptême de moralité.		3	2
1	1	1	4	5	Pendants d'oreilles d'or.		4	1
1	1	1	1	2	Anneaux d'or		1	1
4	4	4	9	13	Médailles d'or.		4	4
			3	3	Plumes d'or.		1	2
1	1	1	2	3	Epingles d'or.		1	1
					Montre d'or, chaîne et anneau.		2	1
					Bracelet d'or et montre d'argent.		1	
					Croix d'argent.		2	
					Anneaux d'argent.		2	
					Cuillers do		2	
					Montres do		2	
					Certificats de baptême de moralité.		3	
					do d'acquit en douane.		2	
					do de mécanicien.		1	
					do de mariage.		1	
					do de médecin.		4	
					do de Odd Fellows.		2	
					do de loge orangiste.		4	
					do de matres d'école.		11	
					do d'actions.		3	
466	66	400	2,485	2,885	Total.	200,321 63	2,313	*572

*Entre s mains des matres de poste pour être délivrées. Restant non-réclamées au bureau des lettres de reb.

† Nombre et contenu des lettres non-réclamées, contenant de l'argent, maintenant au bureau des lettres de reb., transmises pendant l'année expirée le 30 juin 1872. Nc. Contenu. 115 \$421 94

W. H. GRIFFIN, Sous-Maitre-Général des Postes.

A. CAMPBELL, Maitre-Général des Postes.

ETAT No. 16.

CAISSES D'ÉPARGNE DES BUREAUX DE POSTE, CANADA

État de tous les dépôts reçus et remboursés, conformément à l'Acte 31 Vict., chap. 10, du 1er juillet 1871 au 30 juin 1872, et montant total dû à tous les déposants à cette dernière date.

1. Balance due aux déposants le 30 juin 1871	\$	cts.	
2. Dépôts reçus aux caisses d'ép. des bur. de poste, pend. l'année.	2,497,259	65	
3. Intérêt alloué aux déposants pendant l'année, conformément à l'Acte des Postes, 1867, sect. 68, 69 et 70	2,261,631	00	
	116,174	55	
			\$
4. Remboursements (en espèces) pendant l'année.			1,571,665
5. Montant transporté du compte des déposants, non payé en argent, mais inscrit, à leurs noms, en obligations 5 pour cent du Canada, pendant l'année.			206,900
Balance due aux déposants le 30 juin 1872:—			
Portant intérêt à 4 pour cent	\$2,112,694	66	
Portant intérêt à 5 pour cent	951,900	00	
Chèques entre les mains des déposants	31,905	35	
			3,096,500
			01
			4,875,065
			20
EMPLOI DE LA BALANCE.			
Entre les mains du receveur-général le 30 juin 1871. \$2,497,259 65			
A ajouter, montant transféré en espèces au receveur-général sur les transactions de l'année, différence entre les items 2 et 4 du compte ci-dessus			
A ajouter, intérêt alloué, comme ci-dessus			
A déduire, montant que le receveur-général a été requis d'ôter du compte des caisses d'épargne des bureaux de poste pendant l'année, pour l'inscrire, en faveur de certains déposants, en obligations 5 pour cent du Canada			
Bal. entre les mains du recev.-gén. le 30 juin 1872, tel que ci-dess. \$3,096,500 01			

Etat des dépenses du 1er juillet 1871 au 30 juin 1872.

	\$	cts.
Salaires au bureau central.....	7,334	19
Payé à des surnuméraires employés au bureau central pour aider à établir la balance de l'année au grand livre des déposants, le 30 juin 1872.....	343	00
Rétributions accordées aux maîtres de poste.....	3,724	24
Impressions, papeterie et reliure.....	1,811	38
Annonces.....	180	00
Divers.....	35	00
	\$13,427	81
<i>A déduire</i> , pour la dépense approximative (y compris les commissions déjà payées aux maîtres de poste) de la réception et transfert au Receveur-Général de la somme de \$206,500 à convertir, aux noms des déposants, en obligations 5% du Canada.....	1,185	47
Reste, pour frais d'administration des caisses d'épargne des bureaux de poste, pendant l'année, la somme de.....\$	12,242	34

J. C. STEWART,

Surintendant, Division des Caisses d'épargne.

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

ETAT No. 3, D.

DETAIL des salaires, des allocations pour expéditions en passe, des allocations pour loyers, combustible et éclairage, du revenu perçu aux différents bureaux de poste dans le Manitoba, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1872.

N. B.—Etant les recettes, salaires et allocations jusqu'au 31 mars 1872.

Nom du bureau.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Baie St. Paul, du 1er septembre 1871.....	4 10	5 83	.....	.....
Burnside, du 1er septembre 1871.....	6 26	5 83	.....	.....
Eagles Nest, du 1er août, 1871.....	3 97	6 66	.....	.....
Fort Garry (*et le personnel).....	3,853 91	*2,470 79	.....	508 62
Headingley.....	16 31	17 09	.....	.....
High Bluff.....	48 66	20 09	.....	.....
Kildonan, du 1er juin 1871.....	27 80	8 33	.....	.....
Fort Garry (inférieur).....	92 30	104 85	.....	.....
Mapleton, du 1er août 1871.....	5 73	6 66	.....	.....
Middle Church, du 1er juin 1871.....	9 00	8 33	.....	.....
Pembina, du 1er septembre 1870.....	66 36	24 83	.....	.....
Pigeon Lake, du 1er septembre 1871.....	12 75	5 83	.....	.....
Pointe au Chêne, du 19 mai 1871.....	13 11	8 67	.....	.....
Pointe au Peuplier.....	18 11	17 09	.....	.....
Portage la Prairie.....	123 25	44 90	.....	.....
St. André.....	45 21	68 33	.....	.....
St. Charles, du 1er septembre 1871.....	7 79	5 83	.....	.....
St. François Xavier, du 1er février 1871.....	13 73	11 66	.....	.....
St. Jacques, du 1er juin 1871.....	7 43	8 33	.....	.....
St. Norbert.....	27 25	22 50	.....	.....
St. Pierre, du 1er août 1871.....	25 71	6 66	.....	.....
Rivière Blanche, 1er septembre 1871.....	25 12	5 83	.....	.....
Totaux.....	\$4,455 86	\$2,884 92	.....	\$508 62

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes

ÉTAT de la dépense du service des malles dans la Colombie Britannique, du 20 juillet 1871, au 30 juin 1872.

N.B.—Ces paiements ont été faits directement par le département des finances, pour le département des postes, et sont portés dans les comptes publiques de l'année expirée le 30 juin 1872.

TRANSPORT DES MALLES PAR TERRE.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
*Barkerville et New Westminster	Gerow et Johnson	486	{ 1 en été, 2 par } do { mois en hiver }	7 mois, 12 jours.	8,602 68
do	F. J. Barnard	486	do	4 mois	7,200 00
Burrard's Inlet et do	W. N. Lewis	9	1 et 6	11 mois, 12 jours,	211 96
CACHE Creek et French Creek	Barnett et Lumby	224	do	3 voyages	300 00
Esquimalt et Victoria	J. P. Howard	3	12	11 mois, 12 jours	569 35
Fort Shepherd et Hope	H. Wotton	262	do	1 $\frac{1}{2}$ voyages	70 00
do et Kootenay	do	175	do	2 voyages	112 50
do et Victoria	J. Johnson	439	do	1 voyage	150 00
Hope et Osoyoos	H. Wotton	135	do	8 voyages	197 00
Kootenay et Perry Creek	W. Phillips	do	do	1 voyage	5 00
do et Victoria	J. Johnson	614	do	2 $\frac{1}{2}$ voyages	600 00
do	J. Milne	614	do	1 voyage	250 00
Metchosen et Victoria	J. Parker	25	do	11 mois 12 jours.	284 70
Omineca et Quesnelle	R. Sylvester	350	1 par mois	8 mois	1,600 00
Saanich e. Victoria	J. W. Williams	24	do	11 mois 12 jours.	284 70
				Total	\$20,397 89

* Les malles sur cette route sont transportées, entre New Westminster et Yale, une distance de 100 milles, par vapeur l'été et en canot l'hiver.

ETAT de la dépense du service des malles dans la Colombie Britannique.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET NAVIRES A VOILES.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
New Westminster et Victoria.....	G. A. Grahame.....	90	{ 1 en hiver... } { 2 en été }	11 mois, 12 jours	\$ cts 3,600 00
do	C. G. Sawyers.....	90	1	1 mois	20 00
Olympia et Victoria	E. A. Starr.....	140	1	11 mois, 12 jours	4,744 60
San Juan et Victoria	R. Pritchard.....	25	1	do	49 00
Côte est de l'Île Vancouver.....	Capt. Clarke.....	.....	.....	1 année.....	4,200 00
Total.....	.....	.....	.....	.....	\$12,613 60

ETAT des paiements pour salaires dans la Colombie Britannique du 20 juillet 1871, au 30 juin 1872.

N. B.—Ces paiements ont été faits directement par le département des finances, pour le département des postes, et sont portés dans les comptes publics de l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom.	SERVICE.	Montant.
		\$ cts.
H. Wotten:	Maitre de poste de Victoria, du 20 juillet 1871, au 30 juin 1872.....	1,897 85
W. G. Reynolds.....	Commis de 3e classe, bureau de poste de Victoria, du 17 août 1871, au 30 juin 1872.....	419 35
V. B. Tait.....	Maitre de poste de New Westminster, du 20 juillet 1871, au 30 juin 1872.....	1,138 70
J. Bowron.....	Maitre de poste de Barkerville, du 20 juillet 1871, au 30 juin 1872.....	567 74
	Total.....	\$4,023 64

Compte des frais de voyage dans la Colombie Britannique, du 20 juillet 1871 au 30 juin 1872.

N.B.—Ce paiement a été fait directement par le département des finances, pour le département des postes, et est porté dans les comptes publics de l'année expirée le 30 juin 1872.

Nom.	SERVICE.	Montant.
		\$ cts.
G. E. Griffin	Frais de voyage dans la Colombie Britannique, pour affaires du bureau de poste.....	\$362 00

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

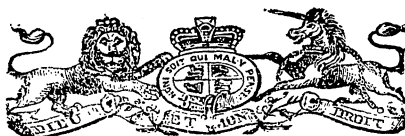
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE AU 30 JUIN

1872.

DONNÉS CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ACTE TRENTE-ET-UN, VICTORIA
CHAPITRE DOUZE, SECTION DIX-NEUF.

.....
IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.
.....



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR F. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU.

1873.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE.
INTRODUCTION	1
TRAVAUX PUBLICS DE LA PUISSANCE	1
CANAUX.....	2
NAVIGATION DU ST. LAURENT ET DES LACS :—	
Observations et description	2
Canal Lachine.....	2
Canal de Beauharnois.....	3
Canal de Cornwall.....	4
Canal de la Pointe Farran.....	4
Canal du Rapide Plat.....	5
Canal des Galops.....	5
Canal Welland.....	5
Tableau indiquant les dimensions des plus petits écluses	8
Canal de la Baie de Burlington	8
Service des remorqueurs entre Montréal et Kingston par le St. Laurent.....	8
Tableau indiquant les remorquages et les sommes en provenant.....	9
LIGNE DE MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON :—	
Observations et description	9
Tableau des distances.....	10
Ecluse Ste. Anne.....	10
Canal de Carillon.....	11
Canal de la Chute à Blondeau	11
Canal de Grenville.....	12
Canal Rideau.....	12
Tableau des distances, entre Ottawa et Kingston.....	13
Tableau indiquant les dimensions des plus petites écluses.....	14
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN :—	
Observations et description.....	15
Tableau des distances de Sorel à New-York.....	15
Écluses et Dignes de St. Ours.....	15
Canal Chambly.....	16
Tableau indiquant les dimensions des plus petites écluses.....	17
NAVIGATION DU CANAL ST. PIERRE, C. B. :—	
Observations et description.....	17
CANAL DE LA BAIE VERTE :—	
Relevé préliminaire du	17
TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES :—	
Rivières Canadiennes.....	18
Fleuve St. Laurent.....	18
Rivière St. Jean, N. B.....	18
Rivière Thames, Ontario.....	18

DRAGUAGE.....	18
PROTECTION DES RIVIERES NAVIGABLES :—	
Mesures adoptées à cet égard.....	18
HAVRES, JETÉES ET PHARES :—	
HAVRES DE REFUGE (ONTARIO) :—	
Ile Chantry.....	19
Goderich.....	19
Rondeau.....	19
Havre de Kincardine.....	19
Presqu'île.....	19
HAVRES DE REFUGE (QUÉBEC) :—	
Pointe-aux-Pères.....	19
Paspébiac.....	19
Havre de Amherst (Iles de la Madeleine).....	20
Havre du Cap de Chatte.....	20
QUAIS DU ST. LAURENT (QUÉBEC) :—	
Côteau Landing.....	20
L'Islet.....	20
Eboulemens.....	20
Malbaie.....	20
Pointe aux Orignaux.....	20
Rivière du Loup.....	20
Berthier.....	20
Rimouski.....	20
HAVRES DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE LA NOUVELLE-ECOSSE :—	
NOUVEAU-BRUNSWICK :	
Richibouctou.....	20
Quaco.....	20
Chenal de Stoney Creek.....	20
NOUVELLE-ECOSSE :	
Ile Little Hope.....	20
Digby.....	21
Baie de Brooklyn—Liverpool.....	21
Anse de McNair.....	21
Maitland.....	21
Margaretville.....	21
Pointe Arisaig.....	21
Mabou, C. B.....	21
Port Hood, C. B.....	21
RELEVÉS DE HAVRES AU NOUVEAU-BRUNSWICK ET A LA N.-ECOSSE :—	
NOUVEAU-BRUNSWICK :	
Havre au Castor.....	22
Chenal de Shippegan.....	22
ILE DU CAP BRETON :	
Côte Nord-Est.....	22
Côte Nord-Ouest.....	22
Ile de Smith, C. B.....	22
Grand Etang.....	24

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Havre de Wallace	23
Parrsborough.....	3
Hansport	23
Comté de Kings	23
Anse de Marshall	23
Rivière Sissiboo.....	23
Meteghan	24
Green Cove	24
Yarmouth	24
Mines de Joggin	24
Diligence	24
Ile de Tancook	24

GLISSOIRES ET ESTACADES :—

RIVIÈRE DU SAGUENAY :—

Observations générales	25
------------------------------	----

RIVIÈRE ST. MAURICE :—

Observations générales.....	25
Stations de glissoires et distances des Trois-Rivières.....	25

LA RIVIÈRE VERMILLON :—

Stations de glissoires et distances des Trois-Rivières.....	25
Principaux tributaires du St. Maurice.....	25

LE DISTRICT D'OTTAWA :—

Observations générales.....	26
Tableau des distances sur l'Outaouais, à partir de l'écluse Ste. Anne.....	26

LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS ET SES AFFLUENTS :—

Stations de glissoires et estacades	27
Rivière des Prairies	28
Rivière Gatineau	28
Rivière Madawaska	28
Rivière Coulonge.....	29
Rivière Noire	29
La Petewawa.....	29
Rivière du Moine	30

RIVIÈRE TRENT ET LE DISTRICT DE NEWCASTLE :—

Observations générales.....	31
Stations et distances	31

CHEMINS ET PONTS :

Chemins sous le contrôle du gouvernement fédéral.....	32
Chemin de Huntingdon et de Port Louis	32
Pont suspendu dit Union	32
Pont à Portage du Fort	32

EDIFICES PUBLICS :—

Edifices du parlement, Ottawa	32
Edifices des départements, Ottawa.....	32
Rideau Hall	33
Douane de St. Jean, N.-B.....	33
do Québec.....	33

Douane de Montréal	33
do Ottawa	33
do Toronto	33
do London (Ont.)	33
do Fort Garry, (Manitoba).....	33
Bureau de poste, St. Jean, N.-B	33
do Québec	34
do Montréal.....	34
do Toronto.....	34
do London, (Ont.).....	34
Station des immigrants, Pointe-Lévis.....	34
do Sherbrooke	34
do Montréal	34
do Kingston	34
do Toronto	34
Station de quarantaine, Halifax, N.-E.....	34
do Saint Jean, N.-B	34
do Grosse Ile.....	35

DIVERS:—

Edifices fédéraux, Halifax, N.-E	35
Caisse d'épargne, St. Jean, N.-B.....	35
Bureau de la commission géologique, Montréal.....	35
Terrains et baux.....	35

CHEMINS DE FER:—

DE LA NOUVELLE-ECOSSE.....	35
DU NOUVEAU-BRUNSWICK.....	36
Européen et Nord-Américain	36
Intercolonial	36
EXPLORATION DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.....	37

COMMUNICATION AVEC LE NORD-OUEST :

ROUTE DE LA RIVIÈRE ROUGE	37
Tableau des distances entre Fort William et Fort Garry.....	37
Section Est du chemin ou chemin de la Baie du Tonnerre.....	38
Section Ouest du chemin	38
L'expédition militaire	38
Service de transport des émigrants.....	38
Ligne télégraphique jusqu'à Fort Garry	38

 TABLE DES APPENDICES.

	PAGE.
Appendice No. 1.—Etat des dépenses durant l'année fiscale.....	4
“ 2—A., Navigation du St. Laurent ; B., Route de la Rivière-Rouge jusqu'au Fort Garry—Table des distances.....	6
“ 3—Rapport par J. G. Sippell, ingénieur-surintendant, sur les canaux de Lachine, Beauharnois, St. Ours, Chambly, et autres.....	7
“ 4—Rapport par D. A. McDonell, contrôleur, sur le canal de Cornwall.....	20
“ 5—Rapport par I. Rose, contrôleur, sur les canaux de Williamsburg.....	21
“ 6—Rapport par W. F. Biggar, contrôleur, sur le canal Welland.....	22
“ 7—Rapport par John Page, ingénieur-en-chef, sur l'agrandissement du canal Welland, avec le rapport de l'ingénieur chargé d'en faire le relevé.....	25
“ 8—Rapport par W. F. Bigger, contrôleur, sur le canal de la Baie de Burlington.....	60
“ 9—Rapport par J. D. Slater, contrôleur, sur le canal Rideau.....	61
“ 10—Rapport par Alexander McNab, ingénieur, sur le canal St. Pierre, Cap Breton.....	65
“ 11—Rapport par G. W. Ranney, contrôleur, sur les travaux de la rivière Trent et du district de Newcastle.....	66
“ 12—Rapport par H. Merrill, contrôleur, sur les travaux de la rivière des Outaouais.....	68
“ 13—Rapport par H. R. Symmes, contrôleur, sur les travaux du St. Mairice.....	71
“ 14—Rapport par D. Boulanger, contrôleur, sur les travaux du Saguenay.....	73
“ 15—Rapport par W. F. Biggar, contrôleur, sur le havre de Port Dover.....	74
“ 16—Rapport par J. E. Boyd, ingénieur en titre, sur le havre et quai de Mabou et Port Hood, (C.B.).....	75
“ 17—Rapport par George Taylor, contrôleur, sur les chemins de fer de la N.-E.....	76
“ 18—Rapport par Lewis Carvell, surintendant général, sur les chemins de fer du Nouveau-Brunswick.....	103
“ 19—Rapport par S. J. Dawson, contrôleur, sur le Lac Supérieur et la route de la Rivière-Rouge.....	127
“ 20—Rapport par Thomas S. Scott, architecte en chef, sur les édifices publics.....	139
“ 21—Etats indiquant :—	
1o. Pouvoirs d'eau et autres propriétés sous le contrôle du département, loués pendant l'année.....	147
2o. Achats et ventes de propriétés.....	149
3o. Propriétés transférées aux gouvernements locaux.....	150
Rapport par G. F. Baillairgé, assistant de l'ingénieur en chef, sur le canal projeté de la Baie Verte.....	151

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE AU 30 JUIN 1872.

A Son Excellence le Très Honorable Sir Frédérick Temple, Comte de Dufferin, Vicomte et Baron Clandeboye de Clandeboye, dans le Comté Down, dans la Pairie du Royaume-Uni, Baron Dufferin et Clandeboye de Ballyleidy et Killeleagh, dans le Comté Down, dans la Pairie d'Irlande, et Baronnet, Chevalier du Très Illustre Ordre de St. Patrice et Chevalier Commandeur du Très-Honorable Ordre du Bain, Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Conformément à la 19ème section du 12ème chap. 31 Vic., (1867,) j'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics. Ce rapport contient un relevé des opérations et un état des dépenses de ce bureau durant l'année fiscale commencée au 1er juillet-1870 et terminée au 30 juin 1871.

Le détail des dépenses pour cette période se trouve à l'appendice No. 1, pages 4 et 5.

On trouvera dans les appendices les rapports annuels des contrôleurs, et les rapports spéciaux et généraux des ingénieurs qui ont eu la direction des divers travaux publics maintenant sous le contrôle du ministère des travaux publics ou en voie d'exécution sous ses soins.

Ces constructions comprennent :—

LES CANAUX.

LES CONSTRUCTIONS SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

LES HAVRES ET JETÉES.

LES GLISSOIRES ET ESTACADES.

LES CHEMINS ET PONTS.

LES ÉDIFICES PUBLICS.

LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

LES COMMUNICATIONS AVEC LE NORD-OUEST ET LE PACIFIQUE.

CANAUX.

Le système des canaux du Canada a pour but d'ouvrir de nouvelles voies de commerce et de navigation, aussi bien que de surmonter les obstacles naturels que l'on rencontre sur les lignes suivantes de navigation à l'intérieur, savoir :—

1. Le St. Laurent et les Lacs.
2. Montréal, Ottawa et Kingston.
3. Le Richelieu et le lac Champlain
4. Le canal St. Pierre, Cap Breton, N. E.

LE ST. LAURENT ET LES LACS.

Cette ligne de navigation s'étend depuis le Détroit de Belle-Isle jusqu'à Fond-du-Lac, à la tête du lac Supérieur, sur un parcours de 2,384 milles marins.

Les canaux qui se trouvent sur cette ligne sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, Pointe Farran, Galops et Welland. Ils représentent un parcours total de $70\frac{80}{100}$ milles, et un éclusage total de $536\frac{1}{2}$ pieds par le moyen de 54 écluses.

Le canal du Sault Ste.-Marie a été construit par les Etats-Unis et est situé sur le côté américain du fleuve. Il fait éviter les Rapides dont il tire son nom, *Sault Ste. Marie*, et unit, pour la navigation, les lacs Huron et Supérieur. Sa longueur est de $1\frac{1}{4}$ mille et son éclusage de 18 pieds.

Le lac Supérieur est environ 600 pieds au-dessus de la plus haute marée du St. Laurent, aux Trois-Rivières.

Pour le relevé des distances et les sections de navigation depuis le Détroit de Belle-Isle jusqu'à Fond-du-Lac, voir l'appendice N^o. 2, page 6, tableau A.

CANAL LACHINE:

Longueur du canal.....	8 $\frac{1}{2}$ milles marins.
Nombre des écluses.....	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	44 $\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils. } à 2 écluses... 16 "	
} à 3 écluses... 9 "	
Largeur du canal au fond.....	80 "
Largeur du canal à la surface.....	120 "

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les Rapides St. Louis, les premiers rapides sérieux qui empêchent de remonter le St. Laurent, à une distance de 986 milles du Détroit de Belle-Isle.

Date de clôture en 1871, 6 décembre. Ouverture en 1872, 1er mai.

Le trafic n'a subi aucune interruption durant la saison, mais, à partir du mois de septembre, le niveau de l'eau était si bas qu'il a fallu tenir l'écluse de garde ouverte toute la journée, jusqu'à la fin de la navigation, pour laisser passer le plus d'eau possible afin d'alimenter le canal et les moulins. A Lachine, le St. Laurent fut durant l'hiver plus bas qu'il ne l'avait été depuis un grand nombre d'années; en février, il baissa jusqu'à 9 pieds sur le seuil de l'écluse de garde, soit deux pieds plus bas que la hauteur nécessaire pour fournir un approvisionnement d'eau suffisant à l'alimentation des moulins.

Les réparations faites ont été considérables, mais elles étaient d'une nature ordinaire et appliquées surtout aux portes d'écluses, ponts, quais, murs en talus, etc.

Deux débarcadères ont été construits: un, à Lachine, sur le côté nord du bassin affecté au bois de construction, et l'autre en aval du Pont de Brewster; tous deux ont été d'un grand avantage au commerce de bois et ont allégé les quais qui étaient auparavant encombrés.

Le nouveau déversoir d'alimentation, à Lachine, a été finalement terminé et mis en opération au commencement de décembre; cet ouvrage a été d'un grand service, en facilitant le passage sans obstacle d'un fort approvisionnement d'eau dans le canal.

On est actuellement à faire des relevés et examens dans le but de constater quels seraient les meilleurs moyens à prendre pour élargir le canal et faire de nouvelles améliorations au bassin du terminus de Montréal.

Un contrat a été passé pour abaisser les murs de soutènement du canal St. Pierre, ainsi que pour élargir, approfondir et redresser la Rivière St. Pierre dans le voisinage de cet ouvrage.

CANAL DE BEAUHARNOIS

Longueur du canal.....	11 $\frac{1}{4}$ milles marins.
Nombre des écluses.....	9
Dimensions des écluses.....	200 pieds \times 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	82 $\frac{1}{2}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	80 "
Largeur du canal à la surface.....	120 "

Ce canal, situé sur la rive sud du St. Laurent, est à 15 $\frac{1}{4}$ milles de la tête du canal Lachine et s'étend dans les terres à une certaine distance, reliant les lacs St. Louis et St. François et tournant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau.

Fermé le 2 décembre 1871; ouvert le 1er mai 1872.

Ce canal a fonctionné efficacement durant toute la saison de navigation, malgré le peu de profondeur d'eau qu'il y avait dans le St. Laurent.

Les réparations faites ont été de la nature ordinaire, consistant à exhausser certaines parties des levées du canal et du déversoir, à réparer les fossés, ponts et portes d'écluses,

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.....	11½ milles marins.
Nombre des écluses	7
Dimensions des écluses.....	200 pieds 55 × pieds.
Ascension totale par les écluses	48 “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	100 “
Largeur à la surface.....	150 “

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32¼ milles, sur le lac St. François.

Le canal de Cornwall permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter les rapides du Long-Sault.

Fermé le 8 décembre 1871 ; ouvert le 2 mai 1872.

La circulation a été maintenue durant toute la saison, sauf deux interruptions insignifiantes, de quelques heures seulement chacune, occasionnées par le fait qu'un propulseur avait accidentellement brisé une partie de l'une des écluses.

Les réparations ont consisté à protéger les levées du canal, élever les murs en talus, réparer les portes d'écluses, le déversoir d'alimentation et les ponts ; à reconstruire la charpente des quatre culées du pont à Cornwall, et à planchier le chemin d'un bout à l'autre du tunnel de Moulinette.

Un dragueur à vapeur a été occupé durant toute la saison à curer le canal.

Une maison a été construite à Cornwall pour l'usage du contrôleur.

De nouvelles charpentes et d'autres améliorations considérables ont été faites aux quais qui se trouvent à l'entrée supérieure du canal et dans la ville de Cornwall,

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Longueur du canal.....	¾ de mille.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	4 “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	50 “
Largeur du canal à la surface.....	90 “

De la tête du canal Cornwall au pied de celui de la Pointe Farran, la distance, sur le St. Laurent, est de 5 milles. Ce canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter les rapides de la Pointe Farran ; les navires qui descendent franchissent les rapides aisément et en toute sécurité.

Fermé le 6 décembre 1871 ; ouvert le 1er mai 1872.

Les ouvrages, ici, ont été maintenus durant toute la saison dans un état d'efficacité, et il n'y a eu besoin que de très peu de réparations.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal.....	4 milles.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses.....	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface.....	90 "

Il y a un parcours navigable de 10½ milles entre la tête du canal de la Pointe Farran et le Rapide Plat.

Ce canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le Rapide Plat ; ceux qui descendent franchissent ce rapide sans danger.

Fermé le 6 décembre 1871 ; ouvert le 1er mai 1872.

Ici les ouvrages ont été fort bien entretenus durant toute la saison et la navigation n'a pas subi d'interruption.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	7½ milles.
Nombre des écluses	3
Dimensions des écluses.....	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	15¾ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface.....	90 "

De la tête du canal du Rapide Plat au pied de celui des Galops, le St. Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles.

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe Cardinal et des Galops.

Fermé le 6 décembre 1871 ; ouvert le 1er mai 1872.

La navigation n'a pas été interrompue durant toute la saison.

Les ouvrages ont été tenus en bon ordre.

Les canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops sont collectivement connus sous le nom de canaux de Williamsburg.

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE ENTRE LE LAC ONTARIO ET LE LAC ÉRIÉ.

Longueur du canal.....	27 milles et 1,099 pieds.
Paires de portes auxiliaires.....	3
Nombre d'écluses d'ascension	27

Dimensions des écluses	} 2 écluses de... 200 pieds × 45 pieds. 24 " " ... 150 " 26½ " 1 " " ... 230 " 45 "	
Ascension totale par les écluses		330 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....		10¼ "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port Robinson à la rivière Welland.....	2,622 pieds.
" Du canal Welland à la rivière Welland, par l'écluse de l'aqueduc.....	300 "
" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre des écluses : 1 à l'aqueduc, 1 à Port Robinson.....	2 "
Dimensions des écluses.....	150 pieds × 26½ pieds.
Eclusage total depuis le canal Welland jusqu'à la rivière Welland.....	17 pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre des écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	{ 1 de 150 × 26½ 1 de 200 × 45
Ascension totale par les écluses.....	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ pieds.

BRAS DE PORT MAITLAND.

Longueur du canal	1¾
Nombre des écluses.....	1
Dimensions des écluses	185 × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	8½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11 "

La largeur de la ligne principale de ce canal varie actuellement comme suit :—

Section.	Distance.	Largueur au fond.	Largueur à la surface.
	Milles.	Pieds.	Pieds.
De Dalhousie à Thorold.....	9¼	70	110
De Thorold à Allanburgh.....	3½	26	66
De Allanburgh au Coude de Ramey.....	12½	50	90
Du Coude de Ramey au port Colborne.....	1¾	58	58
Du port Colborne à l'extrémité extérieure de la Jetée Ouest.....	3¾	90	.....
Du port Robinson à Chippewa, rivière Welland.....	8¾	.....	200
Bras de Dunnville.....	21	26	60 à 70
Bras du port Maitland	1¾	45	85

Il y a 236 $\frac{2}{3}$ milles de la tête du canal des Galops au Port Dalhousie, qui est la décharge du canal Welland, en suivant le fleuve St. Laurent jusqu'au lac Ontario.

La rivière Niagara est la voie de communication naturelle entre les eaux des lacs Erié et Ontario; la navigation est interrompue cependant par la chute et les rapides de Niagara.

Le canal Welland a été construit pour faire éviter cet obstacle et établir une communication par eau entre ces deux lacs. Il court presque parallèlement à la rivière Niagara, et de 12 à 15 milles à l'ouest de celle-ci. On y entre par Port Colborne et Port Maitland sur le lac Erié, et sa décharge est au Port Dalhousie sur le lac Ontario.

Fermé le 9 décembre 1871; ouvert le 22 avril 1872.

Sauf un intervalle de trois jours, pendant lequel les ventelles de l'une des écluses furent brisées par une goëlette, la navigation n'a pas été interrompue durant la saison.

Les réparations dont il y avait besoin à l'ouverture de la navigation, pour mettre le canal en bon ordre, consistaient principalement à renouveler les balanciers, à pendre de nouvelles portes à plusieurs des écluses, à reconstruire les conduites de moulin, planchéier de nouveau les ponts-tournants, les ponts et le chemin de halage, réparer les levées et le chemin de halage avec de la pierre et du gravier. Des réparations considérables ont aussi été faites à la digue et aux déversoirs de décharge de Dunnville.

On a pratiqué le curage durant toute la saison et avancé considérablement les travaux d'approfondissement du bief de partage.

La reconstruction de la superstructure de la jetée Est à Port Dalhousie, pour remplacer celle qui avait été détruite par le feu, a été terminée avant l'ouverture de la navigation.

On achève la construction du déversoir de décharge à Dunnville.

Des contrats ont été passés pour faire les améliorations suivantes pour lesquelles le Parlement a voté des crédits, et les travaux sont commencés :

1. Pour approfondir le havre de Port Colborne.
2. L'élargissement et l'approfondissement du havre de Port Colborne.
3. L'enlèvement au-dessus du niveau de l'eau d'une partie de la levée sur le côté est de la "Grande tranchée," entre Allenburgh et Port Robinson.

Des mesures ont été prises pour approfondir de deux pieds le canal d'alimentation, depuis la jonction jusqu'au Bras de Port Maitland à Broad Creek; puis de là, en montant, jusqu'à Dunnville, où il y aura une nouvelle profondeur de 18 pouces. Cet ouvrage aura pour résultat d'augmenter l'approvisionnement d'eau dans le canal.

On a terminé l'exploration des différentes routes proposées pour l'élargissement du canal selon les dimensions recommandées par la commission des canaux. On trouvera ci-joint le rapport de l'Ingénieur-en-chef du département ainsi que celui de l'officier qui a fait le relevé; on y trouvera des détails complets du relevé ainsi que l'estimation de ce que coûterait cet ouvrage.

M. W. F. Biggar a été nommé contrôleur de ce canal à la place de M. D. S. Woodruff.

TABLEAU indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de la ligne de navigation du St. Laurent, et les dimensions des plus gros navires qui peuvent les franchir.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions du navire, en pieds.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur de l'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau lorsque le navire est chargé.	Tonnage des navires.
Canaux du St. Laurent....	200	45	9	186	44 $\frac{3}{4}$	9	600
Canal Welland.....	150	26 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	142 $\frac{1}{2}$	26 $\frac{1}{2}$	10	400
Canal du Sault Ste. Marie..	350	70 surface 61 fond	12	.....	.....	.....	2,000

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur du canal..... $\frac{1}{2}$ mille.

Il n'y a pas d'écluses sur le canal.

Largeur moyenne entre les jetées..... 138 pieds.

Largeur minimum..... 108 “

Ce canal n'est qu'une simple tranchée dans un banc de sable qui s'était formé entre le lac Ontario et la Baie de Burlington, et il est navigable pour les navires tirant dix pieds d'eau. Il permet aux navires d'atteindre le port de Hamilton et la ville de Dundas par le canal Desjardins.

Des réparations ont été faites l'été dernier aux jetées ainsi qu'au bateau passeur, et ces ouvrages se sont trouvés en si bon ordre qu'ils n'ont pas eu besoin d'autres réparations durant la saison actuelle.

SERVICE DES REMORQUEURS.

Ce service a été subventionné par le gouvernement depuis l'année 1849, (1852 excepté), en vue de maintenir une bonne ligne de remorqueurs sur les parties navigables du fleuve St. Laurent qui relie les divers canaux entre Montréal et Kington.

La subvention annuelle est de \$12,000, et l'entrepreneur s'engage à remorquer les navires, suivant un certain tarif, à fournir au moins neuf remorqueurs pour ce service, à faire deux voyages par jour entre les canaux de Lachine et Beauharnais, et un voyage par jour sur les autres parties de la ligne.

MM. Calvin et Breck ont fait le service des remorqueurs cette année, aux termes d'un contrat de trois ou cinq ans, au choix du Ministre des Travaux Publics, à partir du 1er mai 1872, sujet à l'approbation du Parlement.

Le tableau suivant indique le nombre des remorquages et les montants reçus des patrons de navire par MM. Calvin et Breck, depuis le 1er juillet 1871 jusqu'au 30 juin 1872.

EN MONTANT.	Du 1er juillet à la clôture de la navigation, 1871.		De l'ouverture de la navigation en 1871 au 30 juin de la même année.		Totaux.	
	No. d'em-barcat.	Montants reçu.	No. d'em-barcat.	Montant reçu.	No. d'em-barcat.	Montants.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
De Lachine au pied du canal de Beauharnois.	558	2,105 76	200	1,827 28	758	3,933 04
De la tête du canal de Beauharnois au pied du canal de Cornwall.....	532	8,763 27	186	3,432 15	718	12,195 42
De la tête du canal de Cornwall à Kingston..	435	15,727 25	176	6,498 79	611	22,226 04
Total.....	1,525	26,596 28	562	11,758 22	2,087	38,354 50
EN DESCENDANT.						
De Kingston à la tête du canal de Cornwall..	301	7,064 23	137	3,191 63	438	10,255 89
Du pied du canal de Cornwall à la tête du canal de Beauharnois.....	387	3,592 84	163	1,504 61	550	5,097 45
Du pied du canal de Beauharnois à Lachine..	456	2,363 22	180	961 58	636	3,324 80
Total.....	1,144	13,020 29	480	5,657 82	1,624	18,678 11

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de la navigation s'étend du havre de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,— et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau à Kingston sur le lac Ontario,—distance totale de 246½ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles à la navigation par cette route :—

- L'écluse Ste. Anne ;
- Canal de Carillon ;
- “ de la Chute à Blondeau ;
- “ de Grenville
- “ Rideau.

La longueur réunie de ces canaux est de 134½ milles ; l'éclusage total est de 533½ pieds, 356½ pieds d'ascension et 177 pieds de descente ; nombre des écluses, 59.

Le tableau suivant indique les sections et les distances intermédiaires, avec les distances totales du havre de Montréal aux principaux points de cette ligne de navigation :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
Canal Lachine.....	8 $\frac{1}{2}$	.....
Du canal Lachine à l'écluse Ste. Anne.....	15	23 $\frac{1}{2}$
Ecluse Ste. Anne et jetées.....	$\frac{1}{2}$	23 $\frac{3}{4}$
De l'écluse Ste. Anne au canal de Carillon.....	27	50 $\frac{3}{4}$
Canal de Carillon.....	2 $\frac{3}{4}$	52 $\frac{3}{4}$
Du canal de Carillon à la Chute à Blondeau.....	4	56 $\frac{3}{4}$
Canal de la Chute à Blondeau.....	$\frac{1}{4}$	56 $\frac{1}{2}$
Du canal de la Chute à Blondeau au canal de Grenville.....	13 $\frac{3}{4}$	58 $\frac{1}{4}$
Canal de Grenville.....	5 $\frac{3}{4}$	64
Du canal de Grenville au canal Rideau.....	56	120
Canal Rideau, aboutissant à Kingston.....	126 $\frac{1}{2}$	246 $\frac{1}{2}$

ÉCLUSE STE. ANNE.

Longueur.....	$\frac{1}{3}$ mille.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	190 pieds + 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse.....	3
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	$\left\{ \begin{array}{l} 6 \text{ " à l'eau basse.} \\ 7 \text{ " " durant les hautes eaux ordinaires.} \end{array} \right.$

Cette construction, complétée par des jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de surmonter les obstacles que présente la navigation sur les rapides de Ste. Anne, entre l'Île Perrot et la tête de l'Île de Montréal, à l'embouchure de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23 $\frac{1}{2}$ milles du havre de Montréal.

Clôture de la navigation, 7 nov. 1871 ; ré-ouverture, 29 avril 1872.

On a fait disparaître des obstacles qui se trouvaient dans le chenal et réparé les portes d'écluse, la digue en aile et les jetées conductrices.

Le parlement a affecté une somme pour faire enlever les battures et autres obstacles qui se trouvent dans le chenal et sur lesquels le courant pousse quelquefois les navires. Ces obstacles rendant difficile la navigation à ces endroits, l'on est actuellement en voie de prendre des mesures pour les faire disparaître.

Le moulin situé auprès de l'écluse a été détruit par le feu dans l'automne de 1871, et comme ses murs formaient la digue, il a fallu en construire une nouvelle très-solide pour conserver aux autres constructions leur efficacité.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal.....	2 $\frac{1}{3}$ milles.
Nombre des écluses.....	3, deux d'ascension,—une de descente.
Dim. des écluses ; écluse d'ascension, No. 1.	128 pieds × 32 $\frac{1}{2}$ pieds.
do	No. 2. 126 $\frac{1}{2}$ " × 32 $\frac{1}{2}$ "
Ecluse de prise d'eau, No. 3.	126 $\frac{1}{2}$ " × 32 $\frac{1}{4}$ "
Eclusage total.....	34 $\frac{3}{4}$ " { 21 $\frac{3}{4}$ en montant. 13 en descendant.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 $\frac{1}{2}$ "
Largeur du canal, au fond.....	30 "
Largeur à la surface.....	50 "

Entre l'écluse de Ste. Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 26 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais; le canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Clôture, 27 novembre 1871; ré-ouverture, 2 mai 1872.

On a fait de grandes réparations durant l'année. Deux des écluses ont été en partie démolies et reconstruites pendant l'hiver; les portes ont été réparées. En amont de l'écluse supérieure, 100 pieds du fond du canal ont été approfondis d'un pied au moyen de mines sous l'eau.

Un relevé est en voie de se faire pour constater la possibilité d'agrandir le canal selon l'échelle recommandée par la commission des canaux et de faire de nouvelles améliorations pour faciliter davantage le flottage des bois de construction.

Voir appendice 3, pages 10 et 11.

CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{3}$ de mille.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	130 $\frac{5}{8}$ pieds × 32 $\frac{5}{8}$ pieds à l'ext. supér. et 36 $\frac{1}{2}$ pieds à l'extrémité inférieure.
Ascension totale par l'écluse.....	3 $\frac{3}{4}$ pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils....	6 "
Largeur du canal, au fond.....	30 "
Largeur du canal, à la surface....	30 "

Entre les canaux de Carillon et de la Chute-à-Blondeau, le parcours navigable est de quatre milles. Ce canal est coupé dans le roc solide. Il n'a qu'une écluse et ne sert qu'aux navires qui remontent le fleuve, car, pour le descendre, tous passent par les rapides.

Clôture, 27 novembre 1871; ré-ouverture, 2 mai 1872.

Cette écluse a été maintenue en bon ordre pendant toute la saison.

Voir appendice 3, page 11.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre des écluses.....	7
Dim. des écluses :—Ecl. d'ascension, No. 5 } accolées.....	{ 130 $\frac{2}{3}$ pieds × 32 $\frac{1}{8}$ pieds.
“ “ No. 6 }	{ 128 $\frac{1}{3}$ “ × 32 $\frac{1}{8}$ “
“ “ No. 7 } do	{ 128 $\frac{1}{3}$ “ × 31 $\frac{5}{8}$ “
“ “ No. 8 }	{ 128 “ × 32 $\frac{1}{8}$ “
“ “ No. 9.....	107 $\frac{2}{3}$ “ 19 “
“ “ No. 10.....	106 $\frac{5}{8}$ “ 19 $\frac{1}{4}$ “
de prise d'eau, No. 11.....	107 $\frac{5}{12}$ “ 19 $\frac{5}{12}$ “
Ascension totale par les écluses.....	45 $\frac{3}{4}$ “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 $\frac{1}{2}$ “
Largeur du canal, au fond.....	20 à 30 pieds.
Largeur du canal à la surface.....	25 à 60 “

Depuis la tête de la Chute-à-Blondeau jusqu'au pied du canal de Grenville, le parcours navigable est de 1 $\frac{3}{8}$ mille.

Ce canal est à environ 60 milles de la cité d'Ottawa et permet aux navires d'éviter les rapides du Long-Sault.

Clôture, 27 novembre 1871 ; réouverture, 23 mai 1872.

Ce canal a été maintenu en bon ordre toute la saison.

L'écluse No. 11 a été démolie et reconstruite d'après l'échelle agrandie proposée pour la route d'Ottawa.

Les travaux de de l'agrandissement du canal selon les dimensions recommandées par la commission des canaux se poursuivent actuellement.

On a aussi construit de nouveau ponts tournants à écluse agrandie No. 11.

Voir appendice 3, pages 11 et 12.

Instruction a été donnée de faire un examen préliminaire à la construction d'une écluse et à l'exécution d'autres améliorations pour racheter les rapides de la Culbute et de l'Islet.

CANAL RIDEAU.

Longueur du canal.....	126 $\frac{1}{4}$ milles.
Nombre des écluses.....	{ D'Ottawa à Kingston, 33 d'ascension, 14 de descente.
Eclusage total.....	{ 282 $\frac{1}{4}$ d'ascension et } durant les hautes eaux. 164 de descente, }
	12

Dimensions des écluses.....	134	“	x	33	pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils....	5	“	}	(Profondeur navigable sur toute la longueur du canal, 4½ pieds.)	
Largueur du canal, au fond....	60	“		dans la terre.	
		54	“	dans le roc.	
Largueur du canal, à la surface...	80	“	dans la terre.		

La rivière des Outaouais est navigable depuis la tête du canal de Grenville jusqu'au pied du canal Rideau, cité d'Ottawa, distance de 56 milles.

Le canal Rideau relie la rivière des Outaouais à l'extrémité inférieure du lac Ontario, à Kingston, et n'est qu'une conversion des rivières Rideau et Catarqui en un chenal navigable continu. Le Rideau se jette dans l'Outaouais et l'autre dans le St. Laurent. Ces deux cours d'eau sont reliés par un bief de partage près de leurs sources respectives.

Le tableau suivant montre le système général de la navigation du canal Rideau et les distances entre Ottawa et les stations intermédiaires :

No. de la Station.	Nom de la station.	Distance d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.			Longueur de canal artificiel à chaque station, en milles.
			No.	Élévation à l'eau basse.	No.	Longueur.	Largeur	
		Milles.		pds. pes. Éléva.		pds.	pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616 100	18 33 14 28	4.00
2	Hartwell's.....	4½	2	22 0	.....		
3	Hogsback.....	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black Rapids.....	9½	1	10 0	1	300	12	0.13
5	Long Island.....	14¾	3	27 0	3	850	68	0.13
6	Burritt's.....	40½	1	10 6	1	240	14	1.50
7	Nicholson's.....	43¾	2	15 2	1	500	9	0.50
8	Clowes.....	44½	1	10 6	1	481	16	0.05
9	Merrickville.....	46¾	3	25 0	1	150	6	0.33
10	Maitland's.....	55	1	4 9	1	270	8	0.13
11	Edmonds.....	59½	1	10 10	1	343	8	0.06
12	Old Slys.....	60½	2	15 6	1	250	20	0.25
13	Chute à Smith.....	61½	4	33 9	2	600	24	0.13
14	Premiers rapides, ou Poonamalie.	64	1	7 9	1	260	5	1.25
15	Narrows.....	83¼	1	4 0	1	600	9	0.06
	Élévation totale à l'eau basse.....			292 3				

CANAL RIDEAU.—*Suite.*

No. de la station.	Nom de la station.	Distsance d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.		Longueur de canal artifi- ciel à chaque station en milles.	
			No.	Eléva- tion à l'eau basse.	No.	Lon- gueur.		Largeur
		Milles.		pds. pcs. Chute.		pds.	ft.	
16	L'Isthme.....	87½	1	4 0				1.25
17	Chaffey's.....	92	1	12 6				0.13
18	Davis.....	94¼	1	9 0	1	300	15	0.06
19	Chute Jones.....	97¼	4	60 0	1	300	60	0.25
20	Moulin Brewer (en haut).....	108½	2	19 0	1	200	20	1.75
21	do (en bas).....	110	1	14 2	1	200	12	4 25
22	Moulins de Kingston.....	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0 25
23	Kingston.....	126¼						
	Chute totale à l'eau basse.....			165 4				
	Total.....		47		24	15,472		16 46

Clôture, 27 novembre 1871 ; ré-ouverture, 1er mai 1872.

Des réparations ordinaires ont été faites tout le long du canal.

Le mouvement du fret augmente chaque année, mais celui des passagers va diminuant, vu les facilités de transport par les chemins de fer.

A la station No. 2, Moulins de Kingston, la navigation a été forcément interrompue deux fois par suite d'une voie d'eau qui s'était faite sous le seuil inférieur de l'une des écluses, mais qui a été réparée aussi promptement que possible.

Un nouveau pont tournant a été construit à Lower Brewer's et le bassin du canal, à Ottawa, a été légèrement amélioré.

La municipalité d'Ottawa en ayant obtenu préalablement la permission, elle a fait construire un pont sur le canal en face des rues Maria et Théodore.

TABLEAU indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de la ligne de navigation de Montréal et Kingston, *viâ* Ottawa; aussi, les dimensions des plus grands navires qui peuvent les franchir.

Nom du canal.	Dimensions des écluses.			Dimensions des navires.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur de l'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau lorsque le navire est chargé.	Tonnage.
Carillon et Grenville.....	106 $\frac{5}{8}$	19	5 $\frac{1}{2}$	95	18 $\frac{1}{2}$	5	100
Rideau.....	134	32	5	110	31 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	250

RIVIERE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cet ligne de navigation s'étend depuis le confluent du St. Laurent et de la rivière Richelieu,—point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal, et à 114 en amont de Québec,— jusqu'à la décharge du lac Champlain; distance de 81 milles sur le territoire canadien; de là, elle passe par les canaux de Champlain et Erié et la rivière Hudson jusqu'à New-York distance de 330 milles sur le territoire des Etats-Unis.

Les travaux artificiels sur la section canadienne de cette route sont l'écluse et digue St. Ours et le canal Chambly.

Le tableau suivant montre les distances totale et intermédiaire ainsi que les sections de cette ligne de navigation, de Sorel, à New-York, à l'embouchure de la rivière Hudson :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales
De Sorel à l'écluse St. Ours.....	.....	14
De l'écluse St. Ours au canal Chambly.....	32	46
Canal de Chambly.....	12	58
Du canal Chambly à la frontière.....	23	81
De la frontière au canal Champlain.....	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié.....	64	256
Du canal Erié à la jonction à Albany.....	9	265
D'Albany à New York.....	146	411

ECLUSE ET DIGUES DE ST. OURS.

Longueur du canal..... $\frac{1}{8}$ de mille.
 Nombre des écluses..... 1

Dimension de l'écluse	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse.....	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 " à l'eau basse.
Longueur de la digue dans le chenal Est	300 pieds.
do do do Ouest	600

A St. Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse St. Ours, qui est faite en pierre de taille et une digue en terre, sont situés sur le chenal Est ; on a construit sur le chenal Ouest une grande digue en coffrage rempli de pierre.

Ces constructions, en barrant la rivière, lui donnent une profondeur navigable de sept pieds entre l'écluse St. Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

Clôture, 24 novembre 1871 ; ré-ouverture, 20 avril 1872.

Les constructions sont en bon ordre et n'ont exigé que peu de réparations aux jetées en amont et en aval de l'écluse et à l'habitation du contrôleur.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12 milles.
Nombre des écluses	9
Dimensions des écluses :—	

Ecluse de prise d'eau No. 1, à St. Jean.....	112 pieds × 23 $\frac{1}{2}$ pieds.
Ecluse d'ascension No. 2.....	124 " × 23 $\frac{7}{12}$ "
" No. 3, 4, 5, 6.....	118 " × 23 à 23 $\frac{7}{12}$ pieds.
" No. 7, 7, 9, écl. accolées.....	125 " × 23 $\frac{3}{4}$ pieds.
Ascension totale par les écluse	64 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 "
Largeur du canal, au fond.....	36 "
Largeur du canal, à la surface.....	60 "

La section suivante de cette route, qui fait suite aux trente-deux milles de navigation libre entre l'écluse St. Ours et le bassin de Chambly—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu—est le canal de Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre St. Jean et Chambly, sur un parcours de douze milles.

Clôture, 28 novembre 1871 ; ré-ouverture, 1er mai 1872.

Le mouvement du commerce augmente rapidement sur cette route. Pendant la saison des affaires, le canal a pu suffire à peine au transport de grandes quantités de bois de service à destination des marchés américains. Cette augmentation du trafic a nécessité de plus grandes et plus fréquentes réparations. Les parties étroites et peu profondes ont été améliorées au moyen du draguage, et les navires chargés jusqu'à leur complet tirant ont pu franchir cette ligne sans éprouver aucun retard.

Une grande partie du mur des écluses 3, 4 et 6 a dû être renouvelée.

La maison de l'écluse No. 2 a été reconstruite, et celle de l'écluse No. 4 a été achevée.

TABLEAU indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux du Richelieu et du lac Champlain, jusqu'à New-York, et aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent les franchir.

Nom du Canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur de l'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau lorsque le navire est chargé.	Tonnage.
E. U.—Canal Erié.....	110	18	7	102	17½	6	210
E. U.—Canal Champlain..	97	14	4	89	13½	3½	70
Canal de Chambly.....	118	23½	7	114	25	6½	230

CANAL ST. PIERRE.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds

Largeur " au fond 26 pieds.

Nombre d'écluses, une double, (4 paires de portes).

Dimensions " 26 pieds x 122 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 13 pieds à l'eau basse.

Hauteur et baisse maximum de la marée dans la Baie St. Pierre, environ 9 pieds.

Ce canal relie la Baie St. Pierre, sur la côte Sud du Cap Breton, aux lacs du Bras d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et établit communication avec l'Océan Atlantique.

Fermé le 23 décembre 1871; ouvert le 2 mai 1872.

Les réparations faites ont consisté à jointoyer la maçonnerie, enlever une quantité de matériaux des talus et construire un coffrage sur le chemin de hâlage à deux endroits exposés à l'action des eaux.

En raison de la rigueur du froid pendant l'automne de 1871, le canal fut fermé plus d'un mois avant l'époque correspondante de l'année précédente.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

RELEVÉ.

Un rapport préliminaire de l'ingénieur nommé pour faire le relevé du canal projeté de la Baie Verte a été imprimé et soumis au Parlement pendant la dernière session. Il est aussi reproduit comme annexe au présent rapport. Voir l'Appendice No. 22, page 151. Le relevé se continue.

TRAVAUX SUR LES RIVIERES NAVIGABLES.

RIVIERES CANADIENNES.

Les rivières suivantes sont sous le contrôle du gouvernement fédéral :—

Le St. Laurent (depuis son embouchure jusqu'au lac Supérieur.)

L'Outaouais.

La Ste. Croix, Nouveau-Brunswick.

La Restigouche, “

Le St. Jean, “

La Tignish, “

La Missiguash { Ligne frontière entre le Nouveau-Brunswick
et la Nouvelle-Ecosse.

Le Fraser, *Colombie Britannique.*

La Rivière-Rouge, *Manitoba.*

FLEUVE ST. LAURENT.

Le gouvernement s'occupe du projet d'augmenter jusqu'à 12 pieds sur les buscs la profondeur des canaux qui se trouvent sur le parcours de ce fleuve, et comme il est connu que plusieurs des étendues navigables entre ces canaux n'ont pas cette profondeur, on a ordonné des relevés qui se poursuivent encore actuellement pour constater, par le mesurage, les travaux qui peuvent être nécessaires pour atteindre cette profondeur dans le principal chenal de ces étendues navigables, afin que les navires tirant 12 pieds d'eau puissent y passer.

On a remis à plus tard l'étude de l'amélioration des rapides entre Kingston et Montréal.

RIVIÈRE ST. JEAN, N. B.

Le chemin de halage, en amont et en aval des Grandes Chutes, a été amélioré. Un dragueur a été employé à enlever des barres et bancs de sable qui gênent la navigation dans partie inférieure de la rivière.

RIVIÈRE THAMES, ONTARIO.

Le Parlement a voté un crédit et des mesures ont été prises pour draguer la barre qui se trouve à l'embouchure de cette rivière.

DRAGUAGE.

Le dragueur à vapeur, avec son bac, dont il était question dans mon dernier rapport annuel, ont été reçus.

PROTECTION DES RIVIERES NAVIGABLES.

Le comité spécial permanent des banques et du commerce, auquel avait été soumis le Bill No. 4 de la Chambre des Communes, intitulé : “ Acte à l'effet de mieux protéger les cours d'eau et rivières navigables,” a recommandé, en rapportant le bill à la Chambre des Communes, la question à la considération du gouvernement, dans le but d'instituer une enquête par commission ou autrement.

Un arrêt du conseil a été rendu nommant une commission chargée de faire enquête et rapport sur les prétendues obstructions causées en jetant des rognures, sciure de bois et autres débris des moulins dans les cours d'eau navigables et leurs affluents dans les Provinces de Québec et d'Ontario.

La commission fait actuellement son enquête.

HAVRES, JETÉES ET PHARES.

HAVRES DE REFUGE, (ONTARIO.)

L'ISLE CHANTRY,

Située près de l'embouchure de la rivière Saugeen, sur la côte Est du lac Huron, à environ 133 milles au-dessus du pied du lac à Sarnia.

GODERICH,

A l'embouchure de la rivière Maitland, sur la côte Est du lac Huron; et le havre de

RONDEAU,

Sur la rive nord du lac Erié, 140 milles en amont de Port Colborne, à l'entrée du Canal Welland, sont trois localités qui ont été choisies pour y établir des havres de refuge sur les lacs plus haut nommés.

Les ouvrages que l'on a l'intention de faire à chacun de ces havres ont été décrits dans les rapports précédents, et il était dit, dans celui de l'année dernière, que des contrats avaient été passés pour leur construction. Aujourd'hui, les travaux sont en voie d'exécution et consistent principalement en jetées, brise-lames, approfondissement, élargissement et autres améliorations des havres.

HAVRE DE KINGARDINE.

Ce havre est situé à l'embouchure de la rivière Penetangore, lac Huron, à vingt-sept milles S. S. O. de la rivière Saugeen et à trente-un milles au nord de Goderich. Il a été dragué et amélioré, et le prolongement des jetées à l'entrée du havre est très avancé.

HAVRE DE PRESQU'ILE.

Ce havre est situé sur la rive nord du lac Ontario, à environ 78 milles en amont de Kingston. Un contrat a été passé pour draguer un chenal à l'entrée du havre.

HAVRES DE REFUGE (QUÉBEC.)

Des relevés ont été faits dans le but d'établir des havres de refuge à la Pointe-aux-Pères et à Paspébiac.

 HAVRE DE AMHERST (Iles de la Madeleine.)

On travaille en ce moment à l'enlèvement d'une batture rocheuse qui obstrue l'entrée de ce havre à marée basse.

HAVRE DU CAP DE CHATTE.

On a enlevé des obstructions à l'entrée de ce havre.

 QUAIS DU ST. LAURENT (QUÉBEC.)

Un contrat a été signé pour prolonger le caisson d'amarrage au Côteau Landing, au pied du lac St. François, à la tête des Rapides du Côteau, et les travaux sont en voie d'exécution.

Des ampes ont été placées sur les quais de l'Islet, Eboulements, Malbaie, Pointe aux Orignaux, Rivière-du-Loup, Berthier et Rimouski ; des réparations ont été faites à ce dernier

 HAVRES DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

HAVRE DE RICHIBUCTO, N. B.

Le service de remorquage, autorisé par un crédit du Parlement, a été continué durant l'année.

On a demandé des soumissions pour enlever le navire naufragé qui se trouve à l'entrée du havre.

On a fait des relevés et études, et on prépare actuellement des plans, dans le but d'améliorer le havre.

On trouvera à l'appendice du rapport de ce département pour 1868, page 104, des détails complets sur ce havre et les améliorations dont il a besoin.

QUACO, N. B.

Situé sur le côté nord de la Baie de Fundy.

Un contrat a été passé pour faire construire une jetée ou brise-lames à l'entrée du havre, 300 pieds de longueur sur 30 de largeur, avec un L à l'extrémité extérieur de 30 pieds sur 40.

CHENAL DE STONEY CREEK, N. B.

Un relevé a été fait et des mesures doivent être prises dans le but de construire un brise-lames sur la rivière Petitcodiac, huit milles en aval de Moncton, côté du comté Albert, pour empêcher la navigation de la rivière d'être interrompue par l'action des marées.

ISLE LITTLE HOPE, N. E.

Un contrat pour construire un brise-lames en cet endroit, sur la côte sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, a été passé avec MM. Grant, Sutherland et Cie., de Amherst, N. E., le 24 janvier 1871, en vertu duquel ces messieurs s'engageaient à terminer cet ouvrage pour le 20 juillet suivant ; mais ayant manqué à cette clause, le contrat fut annulé. Des soumissions

furent demandées de nouveau et un contrat fut signé par M. Shubell B. Cochrane, de Moncton, Nouveau-Brunswick ; il y a tout lieu de croire que l'ouvrage sera terminé avant le temps spécifié.

DIGBY, N. E.

Les réparations nécessaires pour mettre le quai en bon ordre ont été faites durant l'année fiscale.

BAIE BROOKLYN-LIVERPOOL, N. E.

Un contrat a été passé pour construire un brise-lames sur le côté nord-est de la baie de Liverpool, comté de Queen, N. E., à une courte distance au sud-est du quai actuel. La jetée devra avoir 430 pieds de longueur, 40 pieds de largeur à la base et une hauteur de six pieds au-dessus de l'extrême niveau de l'eau pendant les marées du printemps.

ANSE McNAIR, N. E.

Cette anse est située près le Cap George et sur la route des navires qui passent par le Déroit de Canso, et offre certains avantages comme havre de refuge. Un contrat a été passé pour construire à la pointe nord de l'anse un quai ou brise-lame de 400 pieds de longueur mesuré à la ligne de l'eau basse :—200 pieds ayant une largeur de 20 pieds, et 160 pied une largeur de 30 pieds, avec un angle de 40 pieds sur 60 à l'extrémité extérieure.

MAITLAND, N. E.

Situé sur le Bassin des Mines à l'embouchure de la rivière Shubenacadie.

On prépare des plans pour les améliorations nécessaires au quai de ce havre.

MARGARETVILLE, N. E.

Situé huit milles à l'ouest du havre de Victoria.

Des réparations ont été faites à ce quai, mais il est probable qu'il faudra y faire encore d'autres travaux.

POINTE ARISAIG, N. E.

Située entre le Cap George et le banc de Pictou.

Le quai, en cet endroit, a été endommagé par une tempête dans le mois de novembre 1871, et on lui fait actuellement les réparations nécessaires.

HAVRE DE MABOU, CAP BRETON, N.-E.

A un mille de la décharge de la rivière de Mabou, qui est étroite, courbe et pleine de hauts-fonds, la rivière s'élargit et forme un havre de deux milles de longueur, d'un demi-mille de largeur, avec une profondeur variant de 12 à 48 pieds.

Un contrat a été passé pour améliorer ce havre en faisant une tranchée à l'entrée du havre, établissant ainsi un nouveau chenal ; et en construisant aussi un brise-lames de 582 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur pour protéger le nouveau chenal.

PORT HOOD, CAP BRETON, N.-E.

Le quai de ce havre sert de débarcadère aux vapeurs qui font le service entre le Cap Breton et les Provinces Maritimes.

Une partie du quai a été emportée par une tempête qui a sévi dans le mois de novembre 1871. On travail actuellement à le remettre en bon état.

RELEVÉS DE HAVRES AU NOUVEAU-BRUNSWICK ET A LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Voici un sommaire des rapports préliminaires des ingénieurs qui ont reçu instruction de visiter les havres suivants et d'en faire rapport.

HAVRE BEAVER, N.-B.

Ce havre est situé sur la côte nord de la Baie de Fundy, à 44 milles en aval de St. Jean. Les habitants de Pennfield et St. George, comté de Charlotte, ont demandé par requête la construction d'un brise-lames pour abriter le havre.

CHENAL DE SHIPPEGAN, N.-B.

Situé sur la côte orientale du Nouveau-Brunswick, à mi-chemin entre Shédiac et Campbellton.

Le principal obstacle qui s'oppose au passage des navires entre le Golfe St. Laurent et la Baie des Chaleurs est le peu de profondeur d'eau sur la barre qui se trouve à l'entrée méridionale du chenal et dans le chenal qui va de là au havre de Shippegan, dans une direction nord-ouest. L'Ingénieur fait rapport que les travaux nécessaires pour faire disparaître cet obstacle seraient le draguage d'un nouveau chenal et la construction d'un brise-lames ; ces travaux coûteraient de \$108,650 à \$310,718, selon la localisation et les dimensions du chenal et le genre de construction du brise-lames.

ISLE DU CAP BRETON.

Côte Nord-Est.—L'Ingénieur fait rapport que depuis le Cap Nord, à l'extrémité nord-est du Cap Breton, jusqu'à la Baie Ste. Anne, il n'y a pas un seul havre où les navires peuvent trouver refuge ; que la Baie Aspee et Ingonish sont les seules localités où l'on pourrait donner, par le draguage et la construction de brises-lames, un bon abri aux navires tirant 17 pieds d'eau ; que la partie nord de la Baie Aspee et la partie sud d'Ingonish sont les plus propres aux améliorations nécessaires : la première est à neuf milles en aval du Cap Nord et cinquante-deux mille en amont de Ste. Anne ; la dernière est à 34 milles en aval du Cap Nord et 27 milles en amont du havre de Ste. Anne. L'Ingénieur dit, en outre, que la dernière partie constituerait un meilleur havre que la première, et à meilleur marché ; que la première entraînerait une dépense de \$320,900, tandis que les améliorations nécessaire à la dernière ne coûteraient que \$85,000.

Côte nord-ouest.—L'Ingénieur fait rapport que depuis le Cap St. Laurent, à l'extrémité nord-ouest du Cap Breton, jusqu'à Mabou, distance de 80 milles, la côte est dépourvue de havres offrant un abri suffisant. La meilleure place pour faire les améliorations avantageuses aux navires engagés dans les pêcheries maritimes entre le Cap Breton et l'Isle du Prince Edouard est Cheticamp ; entre l'Isle Cheticamp et la terre ferme on peut construire un grand havre susceptible de contenir des navires tirant 15 pieds d'eau et plus.

ISLE DE SMITH, C. B.

Cette île forme le côté occidental du Havre de Port Hood sur la côte nord-ouest du Cap Breton ; le meilleur mouillage et le plus sur abri se trouvent à son extrémité supérieure, vis-à-vis le village de Port Hood.

HAVRE WALLACE, N.-E.

Ce havre est situé à 45 milles en amont de Pictou. L'ingénieur fait rapport que c'est une place de quelque importance, en raison du grand nombre de navires qui y entrent pour se rendre aux vastes et précieuses carrières d'où la pierre de taille est exportée en grande quantité aux États-Unis et ailleurs.

PARRSBOROUGH, N.-E.

L'ingénieur fait rapport que ce havre est le seul qui soit accessible aux steamers sur le côté nord du Bassin des Mines, depuis Truro vers l'est jusqu'à Chignecto vers l'ouest, distance de 85 milles. Il y a ici un quai qui a été endommagé par un amoncellement de sable que la mer y a formé, et qui aura besoin de réparations.

HANSPORT, N.-E.

L'ingénieur dit que ce havre est le seul, sur le Bassin des Mines, qui soit accessible par la Baie de Fundy, à eau basse, aux navires tirant une brasse et demie ; un quai pourrait y être construit.

COMTÉ DE KING, N.-E.

L'ingénieur fait rapport qu'il a examiné les endroits ou havres suivants dans ce comté borné à l'Est par le Bassin des Mines et au nord par la Baie de Fundy :—

Pointe du Chêne, Anse Little Clam, Baie de Scott, Anse de Wells, Crique Ross, Anse de Bennett, Trou Noir, Havre de Baxter, Havre de Hall, ruisseau de Chipman, Crique Canada, Harborville et Traverse Morden. Que des quais accessibles à marée haute ont déjà été construits par le gouvernement local à la Pointe du Chêne, havre de Baxter, havre de Hall, ruisseau de Chipman, Crique Canada, Harborville et Traverse de Morden. Que le meilleur endroit pour faire un havre accessible dans toutes les phases de la marée est le havre de Hall. Que la Pointe du Chêne est le débouché d'un vaste district agricole, et que le quai qui s'y trouve a besoin d'être solidifié.

ANSE MARSHALL, OU PORT WILLIAMS, N.-E.

Cette anse est située sur la côte sud-ouest de la Baie de Fundy, à environ quatorze milles en aval de Margaretsville. L'amélioration requise ici est le prolongement du quai actuel en descendant jusqu'à la ligne de l'eau basse, distance d'à-peu-près 300 pieds, et pour lequel le Parlement a voté un crédit durant la dernière session.

RIVIÈRE SISSIBOO, N.-E.

La décharge de cette rivière est au village de Weymouth, sur la côte occidentale de la Nouvelle-Ecosse. L'ingénieur fait rapport que, d'après les meilleurs renseignements qu'il a pu obtenir, les premiers douze milles de la rivière, à partir de sa décharge, ne présentent pas d'obstacles, et que les dix-huit milles suivants sont obstrués par des blocs de granit de un à cinquante tonneaux qui forment par intervalles des rapides. Que la plus grande quantité de bois de construction, consistant surtout en pin et en pruche, se trouve à environ trente milles de sa décharge ; que trois millions de pieds de bois ont été faits sur cette rivière en 1871, et que si sa navigation était améliorée de telle sorte que les bois en grume pourraient descendre sans obstacles l'intervalle de dix-huit milles mentionné plus haut, cette quantité pourrait être doublée ou triplée.

HAVRE METEGHAN, N.-E.

Ce havre est situé sur la baie Ste. Marie, à environ 38 milles en aval de Digby. L'ingénieur fait rapport que le bois de construction est expédié en grandes quantités de ce havre aux Indes Occidentales ainsi qu'aux Etats-Unis, et que des paquebots font, en été, le service à Boston et St. Jean. Que le quai devrait être prolongé et réparé.

GREEN COVE, MAITLAND, N.-E.

Cette anse est située à 11 milles en amont de Yarmouth. Il y a un quai dans le havre.

HAVRE DE YARMOUTH, N.-E.

L'ingénieur fait rapport que la barre ou plage qui sépare le havre de la baie de Fundy devrait être protégée contre les irrptions de la mer, et les brèches comblées par un coffrage.

HAVRE DU GRAND ETANG, CAP BRETON, N.-E.

L'ingénieur fait rapport que ce havre, mieux connu sous le nom de *Long Pond*, est situé sur la rive sud de la Baie Est sur le lac Bras d'Or, dont il est séparé par une barre composée de cailloux et de sable, avec une couche inférieure d'argile, ayant en moyenne cinquante pieds de largeur et quatre pieds de hauteur. Que si l'on coupait cette barre ou portage qui sépare la Baie Est et la rivière des Espagnols, un havre en cet endroit serait d'un grand avantage aux caboteurs.

MINES JOGGINS, N.-E.

Cette localité est située sur la rive méridionale du Chenal Chignecto, dans la Baie de Fundy, environ 90 milles à l'est de St. Jean, N.-B.

Il y existe déjà un quai construit par une compagnie minière, mais l'ingénieur fait rapport que les commodités qu'il offre sont très-restreintes; et il recommande la construction d'un brise-lames afin de donner une plus grande protection aux navires qui font le commerce dans le port,—ce qui, dit-il, pourrait être fait avec économie en utilisant le quai actuel et en le solidifiant, ainsi qu'en prolongeant son extrémité orientale; par ce moyen, on aurait un espace près de quatre fois plus grand que celui actuellement disponible.

HAVRE DILIGENCE, N.-E.

Ce havre est situé sur la rive nord de la Baie de Fundy, huit milles environ à l'ouest de Parrsboro. Trois chaînes de rochers, sur le côté ouest du havre, forment des obstacles dangereux à la navigation. L'ingénieur recommande de les faire disparaître par le sautage, ce qui peut être effectué aisément, car ces rochers sont de grès et exposés hors de l'eau pendant plusieurs heures consécutives.

ISLE TANCOOK, N.-E.

L'île de Tankook se trouve devant la rive dans le Comté de Lunenburg, N.-E. Les habitants ont commencé, avec l'aide de la Législature, la construction d'un brise-lames pour protéger les navires qui font le commerce des pêcheries, et il n'y a pas de barre dans l'île qui se trouve directement sur le chemin des navires qui longent les côtes. A sa dernière session le Parlement a voté un crédit de \$2,000 pour aider à l'achèvement de ce brise-lames, pourvu que les autorités locales fournissent une somme égale.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Le gouvernement a fait ces constructions pour éviter au flottage des bois les difficultés et obstacles qui se rencontrent sur les rivières ci-dessous désignées d'Ontario et de Québec entre les districts des coupes de bois et les places de consommation et d'exportation.

Les principaux districts de l'exploitation des coupes sont situés sur les rivières Saguenay, St. Maurice, des Outaouais et Trent et sur leurs affluents.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Sur cette rivière, les constructions se composent d'une glissoire de 5,840 pieds, d'une estacade de 1,344 pieds, de digues, de jetées et d'un barrage à jour pour faciliter le flottage des bois carrés et en grume du lac St. Jean dans la rivière Saguenay, qui, à cet endroit, a des rapides.

Ces constructions embrassent environ six milles d'étendue et sont situées sur la Petite-Décharge, le moins considérable des deux affluents du lac St. Jean. Elles furent commencées en 1856 et terminées en 1860.

Elles n'ont pas eu besoin de réparations cette année, mais il leur en faudra faire l'année prochaine.

RIVIÈRE ST. MAURICE.

Les glissoires et les estacades sur cette rivière et la rivière Vermillon, l'un de ses affluents, sont situées dans l'ordre ci-après indiqué et aux distances suivantes de la ville de Trois-Rivières.

STATIONS.	DISTANCES DE TROIS-RIVIÈRES.
<i>Rivière St. Maurice.</i> —	
Estacades à l'embouchure.....	0 milles.
Chute des Grais.....	16 “
Chute de Shaouianigane.....	20 “
Chute à la Grand'Mère.....	29 “
Chute des Petites Piles.....	31½ “
Chute de la Tuque.....	100 “
Remous de Plamondon.....	106 “
<i>Rivière Vermillon</i> :—	
Embouchure de la rivière.....	116 “
Chute aux Iroquois.....	121 “

Les principaux affluents de la rivière St. Maurice sont la Shaouianigane, la Mekinak, la Matawan, le Petit Bostonais, le Grand Bostonais, les rivières Croche, Vermillon Tranche, Grand Pierriche et Manouan.

A l'embouchure du St. Maurice, de nouvelles estacades et jetées sont presque terminées. La nature du sol et la force du courant ont fait que quelques unes des jetées se sont déplacées avant leur complet achèvement, et il faudra les relever et solidifier.

La digue des Grandes-Piles n'est pas encore construite.

Une jetée latérale a été construite aux chute de La Tuque. C'est une amélioration dont on reconnaît l'utilité.

Des réparations ont été faites aux stations. Elles consistaient dans l'exhaussement des jetées, la démolition d'anciennes jetées, le renouvellement d'estacades, etc.

DISTRICT DE L'OUTAOUAIS.

Pour le flottage des bois dans ce district, les constructions du gouvernement se trouvent sur les rivières suivantes :—

Des Outaouais.....	11 stations.
Gatineau.....	1 “
Madawaska.....	15 “
Coulonge.....	2 “
Noire.....	1 “
Pétéwawa.....	31 “
Du Moine.....	12 “

Ci suit le tableau des distances depuis l'écluse de Ste. Anne, à l'embouchure de la rivière des Outaouais jusqu'aux stations sur la rivière principale ou la “grande rivière,” où il y a des glissoires ou autres constructions et jusqu'aux embouchures des principaux affluents :—

PLACES.	DISTANCE DE STE. ANNE.
Carillon.....	27 milles.
Grenville.....	49 “
Rivière Nation.....	63 “
Rivière du Lièvre.....	79 “
Rivière Gatineau.....	96 “
Chute de la Chaudière.....	98 “
Petite Chaudière.....	100 “
Remous.....	102 “
Lacs Deschênes.....	105 “
Rivière Quio.....	129 “
Station des Chats.....	131 “
Tête des Chats.....	134 “
Rivière Mississippi.....	134 “
Rivière Madawaska.....	136 “
Rivière Bonnechère.....	148 “
Les Chenaux.....	152 “
Portage du Fort.....	156 “
Station de la Montagne.....	161 “
Calumet.....	163 “
Rivière Coulonge.....	184 “
Rivière Noire.....	193 “
Rivière aux Serpents.....	204 “

Rivière Pétéwawa.....	218	"
Les Joachims.....	236	"
Rivière du Moine.....	244	"
Rocher Capitaine.....	253	"
Deux-Rivières.....	266	"
Rivière Mattawan.....	286	"
" Antoine.....	293	"
" Beauchêne.....	315	"
" Porc-Epic.....	326	"
" Grand Opemiconne.....	333	"
" Keepawa.....	349	"
" Montréal.....	355	"
Fort Témiscamingue.....	367	"
Rivière Ottetail.....	384	"
Rivière Blanche.....	386	"
Rivière des Quinze.....	389	"

RIVIERE DES OUTAOUAIS.

LISTE DES STATIONS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES SUR CETTE RIVIERE.

Les distances indiquées sont prises sur les cartes les plus récentes et suivent la route du flottage des bois sur ce cours d'eau.

Stations.	Distance de l'embouchure de l'Outaouais à Ste. Anne.
1. Carillon.....	27 miles.
2. Chaudière.. { Rive nord, Hull, } { Rive sud, Ottawa, }	98 "
3. Petite Chaudière.....	100 "
4. Remous.....	102 "
5. Rapide Deschênes.....	104 $\frac{3}{4}$ "
6. Stations des Chats.....	131 "
7. Tête des Chats.....	134 "
8. Chenaux.....	152 "
9. Portage du Fort.....	156 "
10. La Montagne.....	161 "
11. Calumet.....	163 "
12. Rapides des Joachims.....	249 "

Les constructions de ces douze stations sont :—

2,000	pieds linéaires de canal,
3,835	" " glissoires,
29,855	" " estacades,
8,656	" " digues,
346	" " barrages à jour,
1,981	" " ponts,
52	jetées,
3	maisons pour les gardiens des glissoires,
3	magasins.

Des réparations ont été faites aux glissoires et constructions de ces stations. Des digues pour élever le niveau de l'eau ont été construites à la tête des stations des Chats, de Portage-du-Fort, de la Montagne et du Calumet.

Ordre a été donné de faire les plans et devis d'une glissoire aux rapides de la Roche Capitaine, sur cette rivière.

RIVIÈRE DES PRAIRIES.

Cette rivière quitte l'Outaouais près du lac des Deux-Montagnes et se jette dans le St. Laurent en aval de l'île de Montréal. Elle est, en réalité, la continuation de la rivière des Outaouais.

Une estacade et cinq jetées ont été construites en amont du pont du Sault-au-Récollet, pour éviter la difficulté et le danger de flotter les bois dans ces rapides.

RIVIÈRE GATINEAU.

La Gatineau coule du nord et se jette dans l'Outaouais à un point situé à environ 66 milles en amont de son embouchure et à 2 milles en aval de la Cité d'Ottawa. Son parcours est d'environ 400 milles, et elle arrose une superficie d'environ 9,000 milles carrés.

Les constructions du gouvernement se trouvent toutes à une seule station, à environ un mille de son embouchure sur l'Outaouais.

Elles comprennent :—

- 3,071 pieds linéaires de canal ;
- 4,138 " estacade ;
- 52 " pont ;
- 10 jetées et une habitation pour le gardien de la glissoire.

Une partie de la jetée de l'estacade de la Gatineau a été reconstruite et le pont du canal réparé.

RIVIÈRE MADAWASKA.

Le parcours de la Madawaska est d'environ 240 milles. Elle arrose une superficie d'environ 4,100 milles carrés sur la rive sud de l'Outaouais, où elle se jette à environ 136 milles en amont de Ste. Anne.

Liste des Stations de glissoires et d'estacades sur la Madawaska, dans l'ordre où on les rencontre en montant la rivière :—

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| 1. Embouchure de la rivière | 9. Grande Chute ; |
| 2. Arnprior ; | 10. Chute Raboteuse ; |
| 3. Rapide Plat ; | 11. Rapide Boniface ; |
| 4. Île Balmer ; | 12. Île aux Canards ; |
| 5. Burnstown ; | 13. Chute Bailey ; |
| 6. Rapide Long ; | 14. Rapide de la Chaîne ; |
| 7. Springtown ; | 15. Ruisseau d'Opéongo. |
| 8. Lac Calabogie ; | |

Ces constructions comprennent :—

- 1,750 pieds linéaires de glissoires ;
- 18 179 " estacades ;
- 4,080 " barrages ;
- 182 " ponts ;
- 43 jetées ;
- 1 habitation pour le gardien de la glissoire ; et
- 1 atelier.

Les glissoires, digués, estacades et jetées, depuis le rapide de la Chaîne jusqu'à l'embouchure de la rivière, ont été généralement réparées et solidifiées. Une nouvelle estacade et des piliers de soutènement ont été construits dans la Baie Grassy, sur cette rivière.

RIVIÈRE COULONGE.

Elle arrose une superficie d'environ 1,800 milles carrés, et son parcours est d'environ 160 milles. Elle se jette dans l'Outaouais à 184 milles en amont de l'embouchure de cette rivière, à Ste. Anne.

Voici la liste des constructions du gouvernement sur cette rivière :—

Estacade de l'embouchure.....	300	pieds de longueur et 1 pilier de soutènement.
Estacade à l'Anse à Romain.....	400	“ 3 “
Estacade à la tête de la glissoire de la Grande Chute.....	1,848	“ 6 “

Les estacades et piliers ont été maintenus en bon ordre.

RIVIÈRE NOIRE.

Cette rivière se jette dans l'Outaouais à environ 193 milles en amont de Ste. Anne.

Son parcours est de 128 milles et l'étendue qu'elle arrose est d'environ 1,120 milles carrés, sur la rive Nord.

Les constructions comprennent :

1,139	pieds linéaires d'estacades à pièces simples ;
873	“ glissoire ;
346	“ de jetée ;
135	“ barrage incliné.

L'estacade, la jetée et le fond de la glissoire ont été réparés. D'autres améliorations ont aussi été faites.

LA PETEWAWA.

Le parcours de la Pétéwawa est d'environ 138 milles, et la superficie qu'elle arrose, d'à peu près 2,200 milles carrés.

Elle se jette dans l'Outaouais à 218 milles en amont de Ste. Anne, sur le côté sud. Sur les sept premiers milles de son cours, en montant, il y a cinq stations ; puis la Pétéwawa se divise en deux bras ; sur le bras nord, dix-huit stations et sur le bras sud, huit stations.

Liste des glissoires et estacades sur cette rivière, dans l'ordre où elles se rencontrent en montant.

1. Embouchure de la rivière,	4. Troisième Chute,
2. Première Chute,	5. Bois Dur.
3. Seconde Chute,	

Stations :—

BRAS NORD.

1. Rapide du Demi-Mille ;	10. Pied de la Chute du Diable ;
2. “ Crooked Chute ” (<i>Chute Croche</i>) ;	11. Chute du Diable ;
3. Entre la Grande Chute et le lac Traverse ;	12. Coude du Rapide ;
(une glissoire et une suite de digues et d'estacades) ;	13. Pied du Long Sault ;
4. Rapide de Thompson ;	14. Milieu du Long Sault ;
	15. Tête du Long Sault ;

- | | |
|---------------------------------|---|
| 5. Rapide de Sawyer ; | 16. Entre le Long Sault et le Lac aux Cèdres, (rive sud) ; |
| 6. Rapide Meno ; | 17. Entre le Long Sault et le Lac aux Cèdres, (rive nord) ; |
| 7. En aval du Lac à la Truite ; | 18. Lac aux Cèdres. |
| 8. Gros Remous ; | |
| 9. Ile aux Cèdres ; | |

BRAS SUD.

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| 1. Première glissoire ; | 5. Cinquième glissoire ; |
| 2. Seconde glissoire ; | 6. Sixième glissoire ; |
| 3. Troisième glissoire ; | 7. Septième glissoire ; |
| 4. Quatrième glissoire ; | 8. Huitième glissoire. |

Sur ces 31 stations les constructions comprennent—

SUR LA RIVIÈRE PRINCIPALE.

2,963 pieds lineaires de glissoire,
8,469 " d'estacade,
2,077 " digues et
7 jetées.

SUR LE BRAS NORD.

480 pieds lineaires de glissoire,
2,671 " d'estacade,
1,131 " digues, et
23 jetées.

SUR LE BRAS SUD.

2,134 pieds lineaires de glissoire,
388 " digues.

Les digues, jetées et estacades, sur le bras nord de cette rivière, ont été réparées et maintenues en bon ordre. Il se fait maintenant très peu de bois sur le bras sud. Il s'ensuit que depuis ces dernières années les constructions n'ont rapporté qu'un faible revenu, et comme il leur faut de grandes réparations pour les maintenir en bon ordre, le gouvernement en a abandonné le contrôle tout en abolissant les péages qui y étaient perçus.

La formation d'une société en commandite devant se charger de ces constructions a été autorisée, avec pouvoir d'imposer des péages.

RIVIÈRES DU MOINE.

Le parcours de cette rivière est d'environ 120 milles, et elle arrose une superficie d'environ 1,600 milles carrés sur la rive nord. Elle se jette dans l'Outaouais à environ 256 milles en amont de Ste. Anne.

Les constructions actuelles, sur cette rivière, sont : une jetée et une estacade à l'embouchure, une glissoire à pièces détachées, et une série de barrages inclinés, depuis l'embouchure en remontant la rivière. Voici le détail de ces constructions :—

300 pieds lineaires de glissoire ;
800 " d'estacades,
1,324 " de digues ; et
6 jetées.

Les estacades et piliers de soutènement à l'embouchure de cette rivière ont été améliorés. A la tête de la glissoire, la digue a été exhaussée. Une glissoire à pièces détachées a été construite aux Grandes Chutes sur cette rivière. Pour cette nouvelle glissoire, un tarif de péages a été établi.

RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE.

La rivière Trent se jette dans la Baie de Quinté, lac Ontario, à Trenton, soixante-sept milles en amont de Kingston. En remontant du lac Ontario au lac Scugog, on rencontre la chaîne suivante de rivières et de lacs :—

Baie de Quinté, rivière Trent, lac Rice, rivière Otonabee, lac Clair, lac Buckhorn, lac au Pigeon, lac à l'Esturgeon, rivière Scugog et lac Scugog.

De l'embouchure de la Trent, jusqu'à Port Perry, à la tête du lac Scugog, il y a 190 milles.

Les constructions, sur ces lacs et cours d'eau, sont destinées à améliorer la navigation et à faciliter le flottage des bois de construction. La différence de niveau entre le lac Ontario, à l'embouchure de la Trent, et la tête du lac Scugog, est de $570\frac{1}{2}$ pieds, et sur la distance totale entre ces deux points, $152\frac{3}{4}$ milles seulement sont navigables, et $37\frac{3}{4}$ milles ne sont pas praticables, même pour les chaloupes.

STATIONS.

	Distance, en milles, en amont de l'embouchure de la rivière Trent.
Sur la rivière Trent, Rapide de Neuf Milles, (ou de la veuve Harris).....	9
“ Rapide de Chisholm.....	$15\frac{1}{2}$
“ Chute de Ranney.....	$33\frac{1}{2}$
“ Campbellford.....	$34\frac{3}{4}$
“ Ile de Fiddler.....	36
“ Chute du Milieu.....	$37\frac{1}{2}$
“ Baie du Corbeau.....	38
“ Chute de Heely.....	$42\frac{3}{4}$
“ Hastings (Rapide de Crook).....	$54\frac{1}{2}$
Sur la rivière Otonabee—Rapide de Whitlas.....	93
Petit Lac.....	94
Au pied du Lac de Buckhorn,—Rapide de Buckhorn.....	125
Au pied du Lac à l'Esturgeon,—Rapide de Bobcaygeon.....	$140\frac{3}{4}$
Sur la rivière Scugog,—Lindsay.....	$161\frac{1}{4}$

Les constructions pour faciliter le flottage des bois aux rapides Chisholm, Ranney, du Milieu, des Chutes Heely et à Hastings sont sous le contrôle d'un comité de personnes intéressées dans le commerce de bois de ce district.

A Hastings, une nouvelle maison pour les éclusiers a été construite, celle qu'il y avait avant ayant été détruite par le feu.

Des réparations ont été faites aux constructions de Buckhorn et à la digue de Bobcaygeon.

L'écluse et la digue aux rapides Whitlas ont été réparées. Ces constructions, qui datent de 1843, sont, en quelque sorte, devenues inutiles, car le trafic en a été détourné par le chemin de fer fait depuis de Port Hope à Peterboro, et depuis quelques années on ne les a pas tenues en ordre.

Par un arrêté du conseil du 9 décembre 1856, la municipalité de Peterboro et la compagnie de navigation de Peterboro et d'Otanabee ont été autorisées à construire un pont sur la rivière Otanabee, à Peterboro, à la condition formelle, pour la compagnie, de faire disparaître la partie de ce pont qui ferait obstacle si des vapeurs ou autres embarcations venaient à naviguer sur cette partie de la rivière.

Comme on y navigue à présent, et que l'écluse et la digue ont été réparées et remises en bon ordre, le pont fixe a été récemment démoli et enlevé.

CHEMINS ET PONTS.

Les routes suivantes sont sous le contrôle du gouvernement général :—

LE CHEMIN MÉTAPÉDIAC, — à l'exception de 14 milles à chaque extrémité.

LE CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

LE CHEMIN D'HUNTINGDON A PORT LOUIS.

LE CHEMIN DU LAC SUPÉRIEUR A LA RIVIÈRE-ROUGE.

CHEMIN D'HUNTINGDON A PORT LOUIS.

Cette route s'étend de Port Louis, sur le lac St. François, à Huntingdon, dans la province de Québec. Elle est de huit milles de long, et ayant été reconnue nécessaire pour des fins militaires, le gouvernement du Canada en a pris possession en 1869.

Elle a été réparée en juin dernier et elle est maintenant en bon ordre. Par arrêté du conseil, les péages en provenant ont été vendus pour une année à compter du 10 octobre 1871.

PONT SUSPENDU, OTTAWA.

Les murs du côté nord ont été réparés et rejointoyés, les câbles repeinturés et les abords macadamisés.

PONT A PORTAGE-DU-FORT.

Contrat a été passé pour l'érection d'un pont sur l'Outaouais, dans cette localité, et les travaux sont maintenant assez avancés pour faire prévoir qu'ils seront terminés vers le temps fixé par le contrat, 31 mars 1873.

EDIFICES PUBLICS.

EDIFICES DU PARLEMENT, OTTAWA.

On a fait au toit et à l'intérieur différentes réparations nécessaires. L'aérage de la Chambre des Communes a été amélioré. Dans la salle des séances on a fait un fauteuil pour l'Orateur et une galerie pour les journalistes.

Les travaux pour l'achèvement de la tour centrale se poursuivent actuellement.

Les murs de la bibliothèque sont en partie prêts à recevoir la toiture en fer, qui sera posée dans le cours de l'hiver 1872-73.

Les murs de la palissade en face des édifices et sur la rue Wellington sont en voie de construction.

EDIFICES DES DÉPARTEMENTS, OTTAWA.

Bloc Ouest.—Une partie de leur toiture a été refaite et revêtue de tôle galvanisée de manière à ce que les chambres de l'étage mansardé puissent servir de bureaux, que rend aujourd'hui nécessaires l'augmentation des affaires départementales.

RIDEAU HALL, NEW EDINBURGH.

En outre des réparations ordinaires, on a modifié et amélioré l'appareil de chauffage et reconstruit une remise qui avait été détruite par le feu.

ST. JEAN (N. B.)—DOUANE.

L'édifice a été considérablement réparé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

DOUANE DE MONTRÉAL.

De petites réparations ont été faites. L'édifice connu sous le nom de " Ancienne maison de la Douane " a été modifié et réparé de manière à répondre aux besoins du Département du Revenu de l'Intérieur, qui l'occupe maintenant.

DOUANE BUREAU DE POSTE ET BUREAU DU REVENU DE L'INTERIEUR
D'OTTAWA.

On a choisi un emplacement pour l'érection d'un édifice qui servira de douane, de bureau de poste et de bureau du revenu de l'intérieur. L'emplacement choisi se trouve entr-l'extrémité ouest du Pont des Sapeurs et le nouveau pont en voie de construction sur le canal Rideau, à l'extrémité de la rue Wellington.

DOUANE DE TORONTO.

Un emplacement a été acheté et l'on est maintenant à préparer des plans pour l'érection d'un nouvel édifice plus spacieux sur la place qu'occupe l'édifice actuel. On a loué momentanément une maison pour la douane en attendant que le nouvel édifice soit achevé.

DOUANE DE LONDON (ONTARIO).

Un nouvel édifice est en voie de construction à la jonction des rues Richmond et Nord Est.

DOUANE, BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR, BUREAU DES TERRES
ET BUREAU DU REVENU GÉNÉRAL DE FORT GARRY (MANITOBA).

On a acheté un emplacement dans la partie centrale de la ville et on prépare actuellement les plans pour la construction d'un nouvel édifice.

BUREAU DE POSTE DE QUÉBEC.

Le nouvel édifice est maintenant achevé.

BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL.

On prépare les plans pour l'érection du nouvel édifice, à l'encoignure des rues St. Jacques et St. François Xavier, près de la Banque de Montréal, le terrain ayant été acheté de la *Banque du Peuple*.

BUREAU DE POSTE DE TORONTO.

Le nouvel édifice est prêt à recevoir la couverture et l'ouvrage avance rapidement.

BUREAU DE POSTE DE LONDON (ONTARIO).

De légères réparations ont été faites et d'autres sont maintenant en voie d'exécution.

STATION DES IMMIGRANTS, POINTE LÉVIS, QUÉBEC.

On a agrandi l'édifice pour la commodité des immigrants ici.

STATION DES IMMIGRANTS, SHERBROOKE, QUÉBEC.

On a érigé un bon hangar pour la commodité des immigrants dans le voisinage immédiat de la station du Grand Tronc.

STATION DES IMMIGRANTS, MONTRÉAL.

On a érigé un édifice solide en brique, et on l'utilise maintenant.

STATION DES IMMIGRANTS, KINGSTON, ONTARIO,

On a érigé un édifice en charpente, revêtu en brique, et on l'occupe maintenant.

STATION DES IMMIGRANTS, TORONTO.

On a fait des modifications et des réparations au dépôt, de manière à pouvoir l'utiliser dans les temps froids.

STATION DE LA QUARANTAINE, HALIFAX, N. E.

Plusieurs nouveaux édifices ont été érigés, en outre de ceux qui existent maintenant, à *Laylor's Island*, à environ quatre milles de la cité d'Halifax⁹

STATION DE LA QUARANTAINE, ST. JEAN, N. B.

On a fait des réparations au dépôt de l'Ile-aux-Perdrix et on a érigé un nouveau quai ou cale.

STATION DE LA QUARANTAINE, GROSSE ILE, QUÉBEC.

La jetée a été prolongée et plusieurs réparations ont été faites aux bâtiments.

DIVERS.

EDIFICE FÉDÉRAL, HALIFAX, N. E.

L'édifice connu sous le nom d' "Edifice fédéral" et dont on se servait pour le bureau de poste, la douane, le bureau du revenu de l'intérieur, et le département de l'Assistant-Receiveur-Général, a subi des changements et réparations considérables, de manière à répondre aux besoins des divers départements qui l'occupent.

CAISSE D'ÉPARGNE, ST. JEAN, N. B.

On fait maintenant des changements et des réparations pour répondre aux besoins du Département du Receiveur-Général.

BUREAU DE L'EXPLORATION GÉOLOGIQUE, MONTRÉAL.

On a agrandi l'édifice consacré au Musée Géologique à cause de l'augmentation des échantillons géologiques et minéraux que l'on a recueillis.

TERREINS ET LOYERS.

On trouvera dans l'Appendice No. 2 ; pages 147-150, des états tabulaires de toutes les propriétés achetées ou vendues, des loyers de terrains ou de pouvoirs d'eau consentis par le Département, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

CHEMINS DE FER.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

La ligne exploitée dans la province de la Nouvelle-Ecosse par le gouvernement fédéral s'étend de Halifax à Truro, et de Truro à Pictou, distance de 112 milles. A la jonction de l'embranchement Windsor, à treize milles et demi de Halifax, une ligne d'embranchement, longue de trente-deux milles, fait jonction avec le terminus Est du chemin de fer de Windsor et Annapolis, à la ville de Windsor.

La longueur totale des chemins de fer du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse est de 144 milles.

La dépense totale de ces chemins et de leur équipement jusqu'à la fin de juin 1872, s'élève à \$6,976,268.03. La partie de cette somme dépensée durant l'année fiscale se compose comme suit :—

Travaux de génie civil.....	\$ 146 25
Voie et travaux.....	1,539 80
Voie permanente.....	6,749 86
Matériel roulant.....	11,938 31
Stations et service de l'eau.....	2,232 35
Services du quai et du passage d'eau.....	928 39
Domages causés par une tempête.....	9,957 19
Total.....	\$33,502 65

Afin de régler les différents points en litige entre la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, antérieurement à la Confédération, l'embranchement de Windsor a été loué, en vertu d'un ordre en conseil, à la susdite Compagnie, pour une période de 21 ans à compter du 1er janvier 1872. D'après la nature de l'arrangement, la Compagnie devra payer au gouvernement un tiers des recettes brutes de la ligne.

Les recettes du trafic pour l'année s'élèvent à.....	\$328,841 40
Ceci ne comprend qu'un tiers des recettes de l'embranchement de Windsor. Pour comparaison j'ai ajouté la balance.....	25,496 34
Faisant un total de.....	354,337 74
Contre l'année précédente.....	314,257 15
Augmentation.....	\$40,080 59

Les dépenses totales pour la même période (dont \$316,709.33 pour les dépenses d'exploitation et \$22,614.80 pour les réparations extraordinaires) s'élèvent à \$339,324.13.

Le trafic des voyageurs accuse une diminution de 8.36 pour cent, comparé avec l'année précédente ; tandis qu'il y a une augmentation dans le trafic du fret de 13.17 pour cent.

Les additions au matériel roulant et à la voie permanente durant l'année ont été de 28 nouveaux chars ; on a remplacé 60,188 anciennes traverses par des nouvelles ; on a posé plus de cinq milles de nouvelles lisses en fer, avec des coussinets perfectionnés, et on a construit deux nouvelles voies d'évitement à Richmond pour répondre à l'augmentation du commerce de la houille.

Pour le rapport du gérant, voir l'appendice No. 17, page 76.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Les chemins de fer du Gouvernement, dans la Province du Nouveau-Brunswick, sont le "Chemin de fer Européen et Nord-Américain", de St. Jean à Pointe du Chêne, distance de 108 milles ; et le "Chemin de fer International," entre Painsc et Amherst, un parcours de 41 milles.

La moyenne du nombre de milles en opération durant l'année a été de 149 contre pour 144½ l'année précédente.

Le revenu brut pour l'année écoulée a été de \$294,059.16. Les dépenses totales ont été de \$225,816.68, laissant une balance de revenu net de \$68,242.48.

Les dépenses totales d'exploitation ont augmenté de 32.37 pour cent ; et l'augmentation du revenu total sur l'année précédente a été de 16.94 pour cent.

Les locomotives ont parcouru 286,003 milles, ou 20.05 pour cent de plus que durant l'année écoulée. Le parcours des chars accuse une augmentation de 9.36 pour cent durant l'année écoulée.

Pour le rapport du surintendant, voir appendice No. 18, page 103.

EXPLORATION DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Les partis d'explorateurs, organisés pour reconnaître la route la plus avantageuse à la construction d'une voie ferrée sur le territoire canadien et aboutissant à la côte du Pacifique ont commencé leurs travaux en juin 1871, et le rapport de l'ingénieur en chef de l'exploration a été imprimé et mis devant les chambres à leur dernière session. Cette exploration se continue encore, et un deuxième rapport de l'ingénieur en chef sera imprimé et mis devant le Parlement.

COMMUNICATION AVEC LE NORD-OUEST.

CHEMIN DE LA RIVIÈRE ROUGE.

De Fort William à Fort Garry, et d'après les plus récents mesurages, la distance totale est de 451 milles. Voir le tableau (B) des distances, page 6 des appendices.

Le tableau suivant des distances intermédiaires par terre et par eau entre Fort William et Fort Garry a été compilé sur des documents de date récente, et pourra être d'une grande utilité pour les émigrants et voyageurs.

Sections.	Transport par terre.			Eaux navigables.	
	Chemin. Milles.	Portage.		Milles.	Chaines.
		Milles.	Chaines.		
De la Baie du Tonnerre au lac Shebandowan	45				
Lac Shebandowan, portage et lac Kashabowie			60	27	
Portage de Height of Land (nouveau portage)			60		
Lac des Mille-Lacs				18	40
Portage du Baril			20		
Lac du Baril				8	
Portage Prêlé			21		
Lac Windegoos				12	
Portage des Français (nouveau chemin)		1	60		
Lac Kaogassikok				15	
Portages des Deux-Rivières, du lac Kaogassikok au lac de l'Éturgeon			62	1	18
Lac et rivière de l'Éturgeon (deux digues sur la rivière)				26	
Ile du Portage			5		
Lac Nequaquon				17	
Portage Nequaquon (nouveau chemin)		2	60		
Lac Nameukan, du nouveau portage aux chutes de la Chaudière				15	
Portage des chutes de la Chaudière			15		
Lac la Pluie, depuis les chutes de la Chaudière				44	
Portage du Fort Frances			10		
Rivière la Pluie et lac des Bois				120	
Chemin de Fort Garry :—					
De l'angle nord-ouest à la rivière du Bouleau .. 25 milles					
De la rivière du Bouleau à la rivière Blanche .. 16 "					
De la riv. Blanche à l'étab. de la Pte. du Chêne .. 27 "					
De l'établ. de la Pte. du Chêne à Fort Garry .. 27 "					
	95				
	140	3	53	303	58

Synopsis.

	Milles.	Chaînes.
Chemin de la Baie-du-Tonnerre.....	45	00
Sections navigables et portages.....	311	31
Chemin de Fort Garry.....	95	00
	451	31

SECTION EST, OU CHEMIN DE LA BAIE DU TONNERRE.

Cette section du chemin a été empierrée en plusieurs endroits durant l'été, et bien que le sol se compose presque partout d'une argile rouge et dure dans laquelle les voitures tracent facilement leur sillon, le chemin a été maintenu en très bon ordre.

SECTION CENTRALE OU RÉGION DES LACS.

Par les améliorations faites dans l'automne de 1871 et l'hiver de 1872, la circulation a été grandement facilitée. Des digues ont été construites à plusieurs places et ailleurs on a fait des excavations pour faciliter le passage des chaloupes à vapeur et diminuer le nombre des portages sur cette section de la route de la Rivière-Rouge. On est aussi en voie de faire un nouveau portage pour faciliter le transport entre les lacs Nequaquon et Nemeukan et éviter la longue route autour des portages aux Huards.

Mon rapport de l'an dernier mentionnait que des contrats avaient été signés pour la construction de deux puissants vapeurs devant naviguer sur le lac et la rivière la Pluie et le lac des Bois, lesquels forment une étendue navigable de 146 milles; mais les entrepreneurs n'ont pu remplir leurs contrats, qui ont été annulés le printemps dernier. La construction de ces vapeurs a été reprise par des ouvriers à la journée, sous la direction de l'inspecteur du département, et elle sera terminée à temps pour la prochaine saison de navigation.

SECTION OUEST, OU CHEMIN DE FORT GARRY.

Depuis l'angle nord-ouest du lac des Bois jusqu'au Fort Garry, cette section est de 95 milles, dont 65 dans la forêt et 30 dans les prairies. Elle a été aussi améliorée, et la circulation y est maintenant beaucoup plus facile.

TRANSPORT DES ÉMIGRANTS.

On est satisfait des arrangements pris pour ce service. Il y a des chaloupes à vapeur sur presque toutes les sections navigables et des chevaux sur les sections du trajet par terre, de sorte que les voyageurs ne sont exposés à aucun retard sur la route.

Pour recevoir les émigrants, de bonnes maisons ont été construites sur différents points de la route.

Depuis le 15 juin, date de l'ouverture de cette route, et jusqu'à la clôture de la navigation, le nombre de personnes que l'on y a voituré est de 604, y compris les volontaires.

En vertu d'un arrangement autorisé par arrêté du conseil—avec la compagnie de télégraphe du Nord-Ouest, une communication télégraphique a été établie avec le Fort Garry en correspondance avec la ligne de la compagnie à Pembina, États-Unis.

EXPÉDITION MILITAIRE.

En octobre 1871, un corps militaire a été envoyé à Manitoba, par le chemin de la Rivière-Rouge, pour repousser l'invasion féniennne, et les officiers et hommes employés sur la route par le département ont beaucoup contribué à faciliter le transport de cette troupe et de

ses munitions jusqu'à Fort Garry. Malgré l'inclémence de la saison et le peu de temps qu'ils avaient eu à se préparer pour recevoir cette troupe, elle a été conduite en très peu de temps au Fort Garry et sans mésaventure aucune.

Pour de plus amples détails concernant le sol, le climat, les terrains miniers, forêts, etc., voir le rapport du Surintendant, App. No. 19, page 127.

Le tout respectueusement soumis,

HECTOR L. LANGEVIN,

Ministre des Travaux Publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 30 juin 1872.

ANNEXES DU RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

TABLE DES ANNEXES.

	PAGE.
Annexe No. 1—Etat de la dépense pendant l'année fiscale	4
“ 2—A., Navigation du St. Laurent, B., chemin de la rivière Rouge à Fort Garry—Tableaux des distances.....	6
“ 3—Rapport de J. G. Sippell, ingénieur surveillant, sur les canaux de Lachine, Beauharnois, St. Ours, Chambly et autres.....	7
“ 4—Rapport de D. A. McDonell, contrôleur, sur le canal Welland.....	20
“ 5—Rapport de I. Rose, contrôleur, sur les canaux de Williamsburg.....	21
“ 6—Rapport de W. F. Biggar, contrôleur, sur le canal Welland.....	22
“ 7—Rapport de John Page, ingénieur en chef, sur l'agrandissement du canal Welland, avec le rapport de l'ingénieur chargé du relevé.....	25
“ 8—Rapport de W. F. Biggar, contrôleur, sur le canal de la baie Burlington.....	60
“ 9—Rapport de J. D. Slater, contrôleur, sur le canal Rideau.....	61
“ 10—Rapport d'Alexander McNab, ingénieur, sur le canal St. Pierre, Cap-Breton.....	65
“ 11—Rapport de G. W. Ranney, contrôleur, sur les constructions du district de la rivière Trent et de Newcastle	66
“ 12—Rapport de H. Merrill, contrôleur, sur les travaux de la rivière Ottawa.....	68
“ 13—Rapport de H. R. Symmes, contrôleur, sur les travaux du St. Maurice.....	71
“ 14—Rapport de D. Boulanger, contrôleur, sur les constructions sur la rivière Saguenay.....	73
“ 15—Rapport de W. F. Biggar, contrôleur, havre de Port Dover.....	74
“ 16—Rapport de J. E. Boyd, ingénieur en charge, sur Mabou et Port Hood, (C. B.,) havre et quai	75
“ 17—Rapport de George Taylor, contrôleur, sur les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse.....	76
“ 18—Rapport de Lewis Carvell, gérant-général, sur les chemins de fer du Nouv.-Bruns... ..	103
“ 19—Rapport de S. J. Dawson, contrôleur, sur la route du lac Supérieur et de la rivière Rouge.....	127
“ 20—Rapport de Thomas S. Scott, architecte, sur les édifices publics.....	139
“ 21—Etats indiquant :—	
1er.—Pouvoirs d'eau ou autres propriétés, sous le contrôle du département, loués durant l'année.....	147
2me.—Propriétés achetées ou vendues.....	149
3me.—Propriété transférée aux gouvernements locaux	150
“ 22—Rapport de C. F. Baillargé, sous-ingénieur en chef, sur le relevé du canal de la Baie Verte	151

APPENDICE No. I.

DÉPENSE.

ÉTAT des dépenses faites par le département des travaux publics, Puissance du Canada, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.
	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Canaux.</i>					
Lachine	36,768	15	13,606	79	16,210 63
Béaubarnois	27	50	15,733	38	11,849 13
Cornwall	19,060	21	8,931	12	10,594 30
Williamsburgh	1,077	09	4,220	11	5,542 94
Welland	59,702	76	50,276	90	27,025 37
Baie Burlington			1,614	27	
Ecluse Ste. Anne	1,930	46	1,393	63	1,106 80
Carillon et Grenville	165,257	28	17,783	07	8,324 51
Rideau	4,967	50	14,005	32	22,139 48
Ecluse St. Ours			1,276	30	1,565 89
Chambly	1,906	40	22,999	60	9,628 50
St. Pierre			6,122	07	350 00
Canaux en général					19 79
Service de remorquage, haut St. Laurent					12,168 97
<i>Glissoires et Estacades.</i>					
Saguenay			818	28	691 05
St. Maurice	37,691	90	5,522	19	12,372 53
Ottawa	25,758	90	33,697	31	15,253 94
Newcastle			7,664	08	621 65
<i>Havres et Quais.</i>					
Anse McNair, Nouv.-Ecosse	23	75			
Port Hood, "	750	00			
Mabou, "	8,629	38			
Liverpool, "	55	26			
Margaretville, "			1,650	00	
Digby, "			1,650	00	
Richibucto, Nouv.-Brunswick					2,000 00
Quaco, "	12	59			
Kivière St. Jean, "	1,225	00			
Dragueur à vapeur			2,500	00	4,750 26
Amherst, Québec	2,427	68			
Quais en bas de Québec, "			181	00	66 66
Rimouski, "			487	00	
Malbaie, "	21	50			
Côteau Landing, "	39	44			
Riv. Cap de Chatte, "	792	20			
Goderich, Ontario	67,664	21			
Ile Chantry, "	27,336	32			
Kincardine, "	6,139	70			
Rondeau, "	62,483	88			
Lacs Huron et Erié, compte général, Ontario	4,200	71			
Presqu' Isle, Ontario	68	43			
Oakville, "	90	74			
Rivière au Saumon, "	825	19			
Dragueurs à vapeur	13,778	62			
<i>Phares.</i>					
Faux Canards, Ontario	800	00			
Cap Jourmain, N.-B.	56	06			
Little Hope Island, N.-E.	41	91			

APPENDICE No. 1.—Fin.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
<i>Ponts et chaussées.</i>			
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Métapédia		3,200 00	
Témiscouata		2,211 83	
Golfe	1,047 34		
Port Louis et Huntingdon		25 00	
Portage du Fort	1,700 57		
<i>Explorations et relevés</i>			
Chemin de fer du Pacifique	463,702 17		
Canal du Sault Ste. Marie	949 35		
En général	20,019 50		
<i>Communication avec le Territoire du Nord-Ouest.</i>			
Total des certificats donnés	\$308,066 30		
Service de transp. prov. transférées du dép. de la milice	18,709 99		
Service de transport	164,629 61		
Chemin de Fort William	9,691 84		
do Fort Garry	100,169 50		
Télégrammes	2,488 46		
Comptes ouverts et fonds entre les mains du payeur	31,146 89		
<i>Édifices Publics.</i>			
Ottawa, parlement et départements	69,945 52	38,489 84	
do do do chauffage			36,028 14
do Rideau Hall	772 83	6,237 50	
do bureau de poste		661 75	
do nouveau bureau de poste	90 00		
Toronto, nouveau bureau de poste	31,224 00		
do édifices pour les émigrants		372 53	
do maison de douane temporaire		940 25	
Hamilton, maison de douane		362 25	
London, nouvelle maison de douane	11,119 82		
do bureau de poste		441 68	
Kingston, édifices pour les émigrants	4,024 08		
Montréal, nouvelle maison de douane		3,712 61	
do ancienne maison de douane		5,033 36	
do achat de terrain	6,310 53		
do bureau des explorations géologiques		1,257 47	
do édifices pour les émigrants	4,559 16		
do nouveau bureau de poste	150,136 10		
Québec, bureau de poste temporaire		256 50	
do nouveau bureau de poste	32,715 70		
do nouvelle maison de douane		368 52	
Pointe Lévis, édifices pour les émigrants	13,168 65		
Grosse Isle, station de la quarantaine	7,773 03		
Halifax, station de la quarantaine	3,075 12		
do édifices fédéraux		12,170 18	
St. Jean, N. B., maison de douane		10,465 15	
do caisses d'épargne		30 60	
do bureau de poste	14,206 39		
do station de la quarantaine	3,598 18		
Manitoba, édifices publics	308 60		
Édifices publics en général		1,660 62	
Arbitrages			4,329 90
<i>Chemins de fer.</i>			
Nouveau-Brunswick	58,275 28		255,752 08
Nouvelle-Ecosse	33,502 65		330,324 14
Total de la dépense	\$2,908,498 53	1,801,272 80	299,419 86
			807,805 87

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

J. BAINE,
Comptable.

APPENDICE No. 2.

NAVIGATION DU ST-LAURENT. — TABLEAU DES DISTANCES.—A.
DU DÉTROIT DE BELLE-ILE A FOND DU LAC A LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de navigation.	Milles marins.	
			Inter-médiaire.	Totaljus. détroitde Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile.	Cap Whittle.	Golfe St. Laurent.	240	240
Cap Whittle	Au phare à l'Ouest d'Anticosti	do do	201	441
Phare Ouest, Anticosti	Pointe aux Pères	Fleuve St. Laurent	202	643
Pointe aux Pères	Rimouski.	do do	6	649
Rimouski	Bic	do do	12	661
Bic	Ile Verte	do do	39	700
Ile Verte (vis-à-v. Saguenay)	Québec.	do do	126	826
Québec.	Trois-Rivières	do do jusqu'ou les marées se font sentir	74	900
Trois Rivières	Montréal	do do	86	986
Montréal.	Lachine	Canal de Lachine	8 $\frac{1}{2}$	994 $\frac{1}{2}$
Lachine.	Beauharnois	Lac St. Louis.	15 $\frac{1}{2}$	1,009 $\frac{1}{2}$
Beauharnois	Ste. Cécile	Canal de Beauharnois	11 $\frac{1}{2}$	1,021
Ste. Cécile	Cornwall	Lac St. François.	32 $\frac{1}{2}$	1,053 $\frac{1}{2}$
Cornwall.	Dickinson's Landing	Canal de Cornwall.	11 $\frac{1}{2}$	1,065 $\frac{1}{2}$
Dickinson's Landing	Pointe Farran	Rivière St. Laurent	5	1,070 $\frac{1}{2}$
Pointe Farran	Extrémité sup. de l'île Croyle	Canal de la Pointe Farran	5 $\frac{1}{2}$	1,071
Extrémité sup. de l'île Croyle	Williamsburgh ou Morrisb'gh	Fleuve St. Laurent.	10 $\frac{1}{2}$	1,081 $\frac{1}{2}$
Williamsburgh.	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085 $\frac{1}{2}$
Rapide Plat	Vil. de la Pointe des Iroquois	Fleuve St. Laurent	4 $\frac{1}{2}$	1,090
Vil. de la Pointe des Iroquois	Extrém. sup. de la Presqu'île	Canal de la Pointe aux Iroq.	3	1,093
Presqu'île	Pointe Cardinal, Edwardsb'gh	Canal de Jonction	2 $\frac{1}{2}$	1,095 $\frac{1}{2}$
Pointe Cardinal.	Tête des Rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097 $\frac{1}{2}$
Rapides des Galops.	Prescott	Rivière St. Laurent.	7 $\frac{1}{2}$	1,105
Prescott.	Kingston	do do	59	1,164
Kingston.	Port Dalhousie.	Lac Ontario.	170	1,332
Port Dalhousie	Port Colborne	Canal Welland	28	1,364
Port Colborne	Amherstburgh	Lac Érié	232	1,592
Amherstburgh.	Windsor	Rivière Déroit.	18	1,617
Windsor	Pied de l'île Ste. Marie	Lac Ste. Claire	25	1,630
Pied de l'île Ste. Marie	Sarnia	Rivière Ste. Claire	33	1,670
Sarnia	Pied de l'île St. Joseph	Lac Huron	270	1,944
Pied de l'île St. Joseph	Pied du Sault Ste. Marie	Rivière Ste. Marie	47	1,987
Sault Ste. Marie.	Tête du Sault Ste. Marie.	Canal du Sault Ste. Marie.	1	1,988
Tête du Sault Ste. Marie	Pointe aux Pins	Rivière Ste. Marie	7	1,995
Pointe aux Pins	Fond du Lac	Lac Supérieur.	390	2,385

Des 2,385 milles depuis le détroit de Belle-Ile jusqu'à la tête du lac Supérieur, 72 $\frac{1}{2}$ milles sont de navigation artificielle, et 2,312 $\frac{1}{2}$ de pleine navigation.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles marins.

Du lac Supérieur au lieu où les marées se font sentir, l'inclinaison totale est d'environ 600 pieds.

TABLEAU DES DISTANCES.—B.

DE FORT WILLIAM (LAC SUPÉRIEUR), AU FORT GARRY (RIVIÈRE ROUGE), PAR LA ROUTE CANADIENNE.

	Milles marins.	
	Inter-médiaire.	Total.
De Fort William au lac Shebandowan	45	45
Du lac Shebandowan à l'angle Nord-Ouest.	311	356
De l'angle Nord-Ouest à Fort Garry	95	451

De Collingwood au Fort William, voyage par vapeur est de 532 milles.

 APPENDICE No. 3

 CANAUX DE LACHINE, BEAUHARNOIS, ST. OURS, CHAMBLY, STE. ANNE,
 CARILLON, CHUTE-A-BLONDEAU ET GRENVILLE.

 BUREAU DU CANAL,
 MONTRÉAL, juillet 1872.

 F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
 Département des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant, au sujet des constructions placées sous mon contrôle, pour l'année expirée au 30 juin, 1872.

Ces constructions peuvent se diviser en trois parties, savoir :

- 1o. Les canaux de Lachine et de Beauharnois sur la route du St. Laurent ;
- 2o. Les canaux de St. Ours et de Chambly sur les routes du Richelieu et du lac Champlain ;
- 3o. Les canaux de Ste. Anne, de Carillon, de la Chute-à-Blondeau et de Grenville, sur la route de la rivière des Outaouais.

Ces travaux, ainsi que leurs dépendances, ont été maintenus en bon état durant l'année, mais le trafic, qui continue toujours à augmenter, souffre plus ou moins des basses eaux du St. Laurent et de l'Outaouais, et il a fallu faire de nouvelles et considérables améliorations nécessaires à son développement.

CANAL LACHINE.

Les réparations exécutées du 1er juillet à la clôture de la navigation sont d'un caractère général, et consistaient dans la réparation des quais, des hangars à farine, des ponts, portes d'écluse, la reconstruction de la levée, de murs, etc. Après la clôture de la navigation, en décembre, la jetée en aval de l'écluse No. 5 et le pilier du centre du pont Brewster ont été reconstruits. Dans le même temps, l'on a préparé le bois nécessaire à la réparation des portes d'écluse et des ponts.

Du 20 avril au 1er mai, l'eau a été retirée du canal. Pendant ces 11 jours on a posé de nouvelles roulettes et plaques de frottement aux portes supérieures de l'écluse No. 2; de nouvelles roulettes et bandages à toutes les portes des écluses Nos. 3 et 4; de nouveaux segments et roulettes aux portes inférieures de l'écluse No. 5, et de nouvelles chaînes aux écluses Nos. 3, 4 et 5.

Les portes du déversoir régulateur de l'écluse No. 4 et du déversoir de décharge du bassin No. 2 ont aussi été réparées et en partie renouvelées.

Sur le côté nord du bassin à bois et en aval du pont Brewster, des débarcadères ont été construits. Le premier est de 200 pieds de long sur 14 de large, le second, de 100 sur 14. Tous deux ont été d'une grande utilité, car ils ont beaucoup aidé à débarrasser les quais qui, avant, étaient constamment encombrés. On a aussi reconstruit environ 100 pieds du coffrage sur le côté nord du canal, en bas du pont Brewster, et, en amont de l'écluse No. 3, la barre de sable qui s'était formée dans le canal, a été enlevée.

Une fois la navigation ouverte, on a réparé les poteaux de défense aux écluses Nos, 3, 4 et 5; les ponts tournants ont été replanchiés, le déversoir, les ponts, quais et levées réparés, des poteaux d'amarrage ont été placés où c'était nécessaire, et l'on s'est spécialement occupé à tenir le canal en bon état.

En septembre, octobre et novembre, le St. Laurent était si bas qu'il était impossible de donner le volume d'eau nécessaire au canal et aux moulins, et du 18 septembre à la clôture de la navigation, en décembre, on a dû tenir ouverte pendant le jour les portes de l'écluse de garde, afin que l'eau entra le plus possible.

Le canal a resté sans interruption ouvert au trafic pendant 220 jours, et a été fermé depuis le 6 décembre 1871 jusqu'au 1er mai 1872.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les travaux de construction du déversoir d'alimentation à Lachine ont été trop lents pour qu'il y ait lieu d'en être satisfait.

Dans les mois de juillet et août, le nombre de mains employées par l'entrepreneur fut reconnu insuffisant pour que ces travaux pussent être terminés avant l'hiver, et c'est ce qui donna occasion aux fermiers de pouvoirs d'eau et autres intéressés de se plaindre sérieusement. Sur leur représentation, et après l'invitation faite à l'entrepreneur, mais restée sans résultat, de pousser activement ces travaux, qui alors se trouvaient dans une condition de nature à exiger une action immédiate, si l'on voulait en assurer l'achèvement avant l'hiver, ordre fut donné le 12 septembre d'ôter ces travaux à l'entrepreneur et de les continuer sous le contrôle d'un ingénieur.

Cet ordre fut mis à exécution le lendemain, et les travaux furent continués jusqu'à leur achèvement par des hommes à la journée, sous la direction de M. Conway, le contrôleur du canal. Le 7 novembre, ils étaient terminés, ainsi que la maçonnerie et les portes.

Les batardeaux restèrent sur les lieux. Ils furent plus tard enlevés par le dragueur venu du canal Chambly à cet effet.

Le 21 novembre, l'honorable ministre des travaux publics examina ces constructions, qui furent utilisées au commencement de décembre. Depuis, elles ont été d'un grand service, car elles ont procuré autant d'eau que le prisme du canal en peut laisser passer.

À Lachine, l'eau du fleuve a été cet hiver plus basse qu'on ne l'avait vue depuis des années. Il n'y avait pas assez d'eau dans le canal pour faire marcher les moulins. Lorsqu'il est en partie rempli de glace, il est trop étroit pour donner la quantité voulue sans une chute de 12 à 18 pouces.

En février, l'eau avait moins de neuf pieds, sur le plancher de l'écluse de garde, ou environ deux pieds de moins que la hauteur voulue pour donner le volume qu'exige une complète alimentation.

RELEVÉS.

En date du 21 juin 1872, des instructions furent reçues au sujet de l'agrandissement de ce canal selon les dimensions recommandées par le récent rapport de la commission des canaux. Elles étaient accompagnées de l'autorisation d'organiser un parti d'ingénieurs et d'examiner ce canal ainsi que ces abords avec le havre de Montréal, le tout dans le but de faire rechercher le meilleur moyen de mettre à exécution les améliorations projetées.

Ce parti d'ingénieurs est partiellement organisé, et l'on est en voie de prendre les mesures pour se mettre le plus tôt possible à l'œuvre.

Des instructions portant la même date furent aussi reçues à l'effet de faire dresser les plans des bassins de St. Gabriel et de la Pointe St. Charles. Elles recommandaient l'adoption des moyens les plus expéditifs pour l'exécution de ces deux constructions, etc.

Ces derniers plans sont en voie d'exécution et seront expédiés dans quelques jours.

CANAL BEAUHARNOIS.

Les basses eaux du fleuve n'ont nui en rien à ce canal, car pendant toute l'année il a eu 9 pieds d'eau sur le plancher de ses écluses, excepté, cependant, à l'entrée inférieure, où il y avait un obstacle que l'on a fait disparaître depuis. On est parvenu, tout de même, à alimenter les moulins situés près de la digue inférieure, mais il a fallu, pour cela, approfondir les coursiers d'alimentation à chaque extrémité de la digue.

Les réparations suivantes ont été faites à ce canal :—Les quais et jetées aux entrées inférieure et supérieure, les fossés et digues ont été réparés; partie de la levée du canal et du déversoir a été exhaussée et protégée par de la pierre; les fossés ont été nettoyés et leurs passerelles réparées. Les ponceaux des déversoirs des écluses Nos. 6, 9, 10, 12, 13 et 14 ont été renouvelés et les ponts tournants des écluses 7, 8 et 14 réparés.

Les écluses ont été nettoyées et leurs portes réparées. Les portes inférieures de l'écluse No. 6 brisées le 7 novembre, et toutes les portes de l'écluse No. 12 emportées et brisées le 10 novembre ont été enlevées et réparées avec cinq autres qui se trouvaient déjà dans le chantier, en tout 11 battants de porte. On remet actuellement ces portes à leur place.

Les bacs ont été aussi hâlés à terre et radoubés. Les maisons des gardiens d'écluse ont été réparées, et, en avril, on a reconstruit le mur de soutènement en aval du déversoir régulateur de l'écluse No. 14.

Excepté pendant environ 30 heures, le 7 et le 8 novembre, date où les portes de l'écluse No. 6 furent brisées, et pendant environ 44 heures, le 10 et le 11 novembre, parce que la barge *Energy* avait brisé les portes de l'écluse No. 12, la circulation sur ce canal a été libre pendant toute la saison.

Ouvert pendant 216 jours, le canal a resté ensuite fermé du 2 décembre 1871 au 1er mai 1872.

CANAL CHAMBLY

Sur cette route aussi la circulation augmente constamment. Pendant la saison des affaires le canal a été presque toujours alimenté dans la proportion de sa capacité et il a donné passage à de grandes quantités de bois de construction destinés aux marchés américains.

Les parties étroites et peu profondes, qui ont donné lieu à beaucoup de plaintes, ont été améliorées considérablement au moyen du dragage que l'on y a fait pendant les trois dernières années. Les navires chargés jusqu'à leur complet tirant y passent aujourd'hui sans difficulté ou sans éprouver de retardement.

Les constructions sont généralement légères et faciles à endommager par les gros navires qui desservent maintenant le trafic sur cette route, et il résulte de cela que les frais de réparation et d'entretien sont plus considérables qu'ils ne le seraient s'il en était autrement.

Depuis l'ouverture de la navigation, en mai, les bateaux et barges américains fréquentant ce canal ont beaucoup augmenté en nombre. En venant, ils apportent du charbon de terre, du sucre, des mélasses, etc., et pour leur chargement de retour, ils prennent du bois de service, trafic qui, sans doute, leur rapporte un bon profit.

À l'exception de la reconstruction d'une grande partie des murs du côté est des écluses 3, 4 et 6 et de la confection d'une paire de portes de rechange, les réparations furent ordinaires et consistèrent surtout dans l'entretien des levées et dans les travaux à faire pour les protéger au moyen de pierres, principalement sur le côté sud, où les effondrements avaient brisé le chemin; dans la réparation de la brèche qui s'était faite en amont de l'écluse No. 3, dans la reconstruction de la maison de l'écluse No. 2, dans le renouvellement de la charpente des ponts Nos. 2 et 3, dans la confection d'une porte, pour l'écluse No. 6, le jointoyage des murs d'écluse, le renouvellement de poteaux d'amarrage, le nettoyage des fossés, etc. On a aussi veillé en tout temps à ce que le canal fut en bon état de navigation.

Le canal a été ouvert au passage des navires pendant 212 jours et fermé du 28 novembre 1871 au 1er mai 1872.

Après la clôture de la navigation, une grande partie des murs est des écluses No. 3, 4 et 6 a été démolie et reconstruite en avril avec de la pierre qui avait été taillée durant l'hiver,

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Pour l'écluse No. 4, la nouvelle maison mentionnée dans le rapport de l'an dernier a été terminée et prête à être habitée en mai.

Une nouvelle paire de portes de recharge a aussi été confectionnée par les hommes du personnel permanent.

ECLUSE ET DIGUE DE ST. OURS.

Ces constructions élèvent le niveau de l'eau de la rivière Richelieu sur une distance de plus de 30 milles, ce qui la rend navigable pendant les eaux basses pour les navires tirant 6 pieds, et pendant les hautes eaux ou lorsqu'elles sont à la hauteur moyenne pour ceux tirant sept pieds. Elles sont en bon ordre.

Les portes inférieures subissent une forte pression et il faut les relever et solidifier souvent. Les jetées en amont et en aval de l'écluse ont été réparées et renforcées, la maison du contrôleur a été réparée et environ 58 toises de pierre ont été mises au bas de la digue. Des passes migratoires à chaque extrémité de la digue ont aussi été terminées.

Ces constructions ont été ouvertes aux navires pendant 222 jours et fermées du 28 novembre au 20 avril 1872.

ECLUSE ET DIGUE DE STE. ANNE.

Ces constructions sont situées sur les rapides de Ste. Anne, à l'extrémité supérieure de l'île de Montréal. Elles se composent d'une écluse et d'une digue en aile, avec jetées conductrices en amont et en aval de l'écluse, qui a été construite pour des navires d'un tirant de six pieds, mais le chenal immédiatement au-dessus de l'écluse, en outre de ce qu'il est tortueux, n'a jamais été creusé à la profondeur voulue pour le temps des basses eaux. Le chenal traversant la batture, environ un mille en aval, est aussi tortueux et pas assez profond pendant les basses eaux.

Il y a une mauvaise batture au pied des rapides, en bas de l'écluse, sur laquelle le courant pousse les navires en certains temps, et qui, en cet endroit, rend la navigation excessivement difficile.

Comme ces constructions sont la clé ou l'entrée de la grande vallée de l'Outaouais, il importe qu'elles soient refaites le plus tôt possible dans les dimensions que l'on se propose de donner à la navigation artificielle de cette route.

Les réparations de cette année ont été bornées au bon entretien des travaux, c'est-à-dire à la réparation des portes d'écluse, de la digue en aile et des jetées conductrices, et aussi à l'enlèvement des roches et cailloux des battures et chenaux.

La navigation a été ouverte 213 jours, et fermée du 7 novembre 1871 au 29 avril 1872.

CANAL DE CARILLON.

Cette voie forme la division est des canaux ordinairement désignés sous les noms de Carillon et Grenville. Elle se compose de 3 écluses, d'environ deux milles de canal et d'un coursier d'alimentation partant de la rivière du Nord.

À l'entrée inférieure, les écluses sont accolées et en bon ordre. L'aile inférieure et les enclaves des deux écluses ont été démolie pendant l'hiver et reconstruits en mars et avril, en grande partie en nouvelle pierre de taille; les portes inférieures ont été enlevées, réparées et replacées; le plancher inférieur de l'écluse No. 2 a été réparé et les bajoyers jointoyés.

L'écluse No. 3 forme l'entrée supérieure et elle est en bon ordre. Les murs ont été jointoyés, les portes réparées, et 100 pieds du fond en haut de l'écluse approfondis d'environ 12 pouces, en février, au moyen de mines sous-marines, ce qui a beaucoup amélioré le chenal à cet endroit.

Le canal et le chemin ont été maintenus en bon ordre, et l'on a fait disparaître le banc de sable qui s'était formé à l'embouchure du coursier d'alimentation.

On s'est particulièrement occupé de l'entretien du coursier d'alimentation et des digues de la rivière du Nord, lesquels ont fourni un assez bon volume d'eau pendant la saison navigable, qui a duré 209 jours. Le canal a été fermé du 27 novembre 1871 au 2 mai 1872.

CANAL DE LA CHUTE-A-BLONDEAU

Ces constructions forment la partie centrale des canaux de Carillon et Grenville, et se composent d'une écluse (No. 4) et de quelques cents pieds de canal coupé dans le roc, et dont le fond se trouvait autrefois de 12 à 15 pouces au-dessus des planchers de l'écluse.

Pendant les basses eaux, en août, septembre et octobre, il est parfois arrivé qu'il y avait moins de 4 pieds d'eau dans cette tranchée, ce qui a été la cause de sérieuses plaintes, mais comme ce canal ne sert qu'aux navires remontant le fleuve, les retards éprouvés ont été moins nombreux qu'ils l'auraient été s'il en eut été autrement. La plus grande partie des navires étant de construction légère, tous ceux qui descendent évitent ce canal en descendant par les rapides.

Cette écluse a été maintenue en bon état de fonctionnement. Un des murs en aile inférieurs est passablement ébranlé et aura besoin de réparation.

La navigation a été ouverte 209 jours et fermée du 27 novembre 1871 au 2 mai 1872.

RELEVÉS.

Les sections Carillon et Chute-à-Blondeau de ces canaux sont reconnues tout à fait insuffisantes, mais il est de l'intérêt du commerce que les constructions actuelles restent intactes jusqu'à ce que d'autres de plus grandes dimensions soient exécutées et qui exigeront nécessairement un changement de localité. On se propose de suppléer à cette insuffisance par la construction, près de Carillon, d'une digue assez haute pour détruire les deux chutes et de transporter tout l'éclusage aux rapides de Carillon. Des relevés se font actuellement dans le but de constater la praticabilité de ce plan.

CANAL DE GRENVILLE.

Ce canal est situé à environ six milles en aval de la cité d'Ottawa et forme la division ouest des canaux de Carillon et Grenville. Sa longueur est d'environ 60 milles et sept de ses écluses permettent aux navires de franchir la pente des rapides du Long Sault.

Les écluses comptent de 5 à 11, inclusivement. Les nos. 5 et 6 sont accolées et situées à l'entrée inférieure; les écluses nos. 7 et 8 sont aussi accolées et situées à environ un quart de mille plus haut. Ces écluses sont vieilles et plus ou moins délabrées; les pierres de leur maçonnerie se disloquent et dans quelques endroits il en est tombé dans les écluses. Il faudra nécessairement les reconstruire bientôt.

Le seuil supérieur de l'écluse No. 8, qui s'est détaché à la fin de la navigation, en novembre, a été réparé en avril. Les murs et portes d'écluse ont de même été réparés.

Les nos. 9, 10 et 11 sont connus comme les trois petites écluses. Leur reconstruction a été donnée à l'entreprise, de sorte que les réparations ont été bornées à ce qui était seulement nécessaire pour maintenir le tout en bon état pour cette saison de navigation. L'écluse No. 9 est dans une très bonne condition, mais si celle portant le No. 10 n'est pas reconstruite, elle ne pourra tenir une autre année sans qu'il y soit fait de bien grandes réparations.

Après la clôture de la navigation, l'écluse No. 11 a été démolie et reconstruite en mars, avril et terminée dans les premiers jours de mai selon les dimensions proposées pour la route de la rivière des Outaouais, savoir:—200 pieds entre les pôteaux tourillons, 45 pieds de largeur au fond et neuf pieds d'eau sur les seuils. Les nouvelles portes de cette écluse sont un peu difficiles à manœuvrer, mais il sera bientôt remédié à cela. Je pense que cette écluse a généralement satisfait à la circulation.

Autant que possible le canal a été maintenu en bon ordre. Pendant les mois d'août, septembre et octobre, la rivière des Outaouais était excessivement basse, et n'a pu fournir au canal tout le volume d'eau nécessaire, ce qui a été cause que les navires ont éprouvé de sérieux retards, surtout entre l'écluse No. 10 et la rivière à Grenville.

Le contrat pour la reconstruction des écluses 9, 10 et 11 comprend aussi l'élargissement entre les écluses 8 et 10, et l'élargissement et l'approfondissement entre l'écluse No. 10 et la rivière à Grenville.

Cette partie du canal a été laissée dans une très-mauvaise condition au printemps de 1871, ce qui a augmenté les frais de réparation. Les parties étroites en amont de l'écluse No. 10 ont été beaucoup élargies, ce qui a été d'une grande utilité au trafic depuis l'ouverture de la navigation, ouverture que les travaux de l'entrepreneur ont retardée jusqu'au 23 mai 1872.

Ce canal a été ouvert à la circulation 189 jours et fermé du 27 novembre 1871 au 23 mai 1872.

Le dragueur parti du canal de Cornwall est arrivé ici le 27 juin, et de suite il a été employé à nettoyer le canal entre l'écluse 11 et la rivière. On aura besoin ici de ce dragueur jusqu'à la fin de la saison.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS

L'agrandissement d'environ 5 milles du canal de Grenville et la reconstruction des écluses nos. 9, 10 et 11, mentionnés dans mon dernier rapport annuel, se poursuivent encore actuellement. Il a été fait très peu sur les sections nos. 2 et 3. Les parties étroites de la section No. 1 ont été déblayées à la largeur voulue, mais elles n'ont pas été approfondies. Le 16 août, un autre contrat a été passé avec M. Goodwin pour l'agrandissement des écluses nos. 9, 10 et 11 dans les dimensions des écluses du canal du St. Laurent, savoir : 200 pieds entre les poteaux tourillons, 40 pieds de large et neuf de profondeur sur les seuils au lieu de 135 sur 40 sur 6, et pour prolonger d'une année le temps fixé pour l'achèvement des écluses nos. 9 et 10, c'est-à-dire jusqu'à la fin d'avril 1873.

La préparation des matériaux pour l'écluse No. 11 fut alors commencée avec une nouvelle vigueur, et de grandes quantités de pierre, de ciment, de sable, etc., étaient rendues sur les lieux à la fin de la navigation, époque où commença la reconstruction des batardeaux et le déblaiement de la place de l'écluse. La reconstruction de l'écluse commença en mars et la maçonnerie fut terminée vers le 20 mai, mais le batardeau se brisa avant que le fond fut complètement nettoyé et couvert de béton, ce qui fut cause qu'une partie de ces travaux resta inachevée.

Le bois pour les nouvelles portes de l'écluse No. 11 a été livré en novembre et il fut pris des arrangements pour les faire faire à la journée sous la direction de M. Duncan McDonnell, qui s'est acquitté de ce devoir d'une manière satisfaisante. Elles furent terminées avant que les murs de l'écluse fussent prêts à les recevoir.

Les ferrures de ces portes furent faites à l'entreprise par M. Fleck, d'Ottawa.

De bonne heure cette saison, la construction des ponts tournants des écluses 9 et 11 fut adjugée à M. Thomas Redmond, de Montréal, et les pièces du pont de l'écluse No. 11 furent livrées en juin, prêtes à être montées, mais ce travail n'était pas fini à la fin de l'année.

Une complète description de ces nouvelles constructions se trouve dans le rapport de M. Andrew Bell, l'ingénieur local. (Pas imprimé.)

DRAGUEUR A VAPEUR!

Le dragueur et ses chalands qui avaient été employés jusqu'à la fin de novembre au canal de Chambly et à l'achèvement du deversoir d'alimentation à Lachine furent amenés pour enlever les batardeaux et ouvrir l'entrée du canal. Ces travaux terminés en mai, de larges battures furent ensuite draguées en bas des écluses nos. 3 et 4. A la fin de l'année, le dragueur fut mis dans le bassin sec pour y être radoubé.

PROLONGEMENT DE LA JETÉE A COTEAU LANDING.

Le contrat pour ces travaux a été signé par M. F. B. McNamee le 9 février 1872. Il avait une grande quantité de bois de rendue et il était prêt à commencer cette construction à la fin de l'année.

CHEMINS.

Le chemin de Port Lewis à Huntingdon a été réparé en juin et est maintenant en bon ordre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN G. SIPPPELL,

Ingénieur-Contrôleur.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant des amendes et dommages perçus par ordre du contrôleur pour l'année expirée au 30 juin 1872.

Date.	Noms des navires.	Patrons ou Propriétaires.	Amendes.	Dommages.
1871.			\$ cts.	\$ cts.
Juillet 1....	B. Euclid.....		10 00	
" 6....	B. Raoul.....	Cie. F. M. et O.....		2 00
Août 7....	1 Radeau de bois de construction.....		5 00	
" 17....	B. S. G. Brush.....			12 00
" 19....	1 Radeau de bois de construction.....		4 00	
" 19....	B. S. Bringham.....	Cie. F. M.....		20 00
" 22....	1 Radeau de bois de construction.....		4 00	
" 25....	B. Minnie.....	Allan.....	2 00	
" 25....	B. Elm.....	do.....	2 00	
Sept. 8....	B. Rover.....	Miller et Jones.....	5 00	
Oct. 4....	B. Eugénie.....		5 00	
Nov. 4....	B. Erié.....			10 00
" 13....	Vapeur Magnet.....	Cie. C. N.....		4 00
1872.				
Mai 31....	B. Jet.....		10 00	
Juin 1....	Goslette Fenton.....	Keane.....		5 00
" 10....	do Caroline.....	Petit.....	5 00	
" 18....	B. Foam.....	J. B. Auger et Cie.....	10 00	
" 20....	B. M. Caroline.....			5 00
			62 00	58 00

BUREAU DU CANAL LACHINE,
MONTREAL, 1er juillet 1872.

MICHAEL CONWAY,
Contrôleur.

CANAL LACHINE.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur le buse de l'écluse No. 1, à l'entrée inférieure, et sur l'écluse No. 5, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1872. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 1—Buse inférieur.		Ecluse No. 5—Buse supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1871.	Pds. pes.	Pds. pes.	Pds. pes.	Pds. pes.
Juillet.....	19 6	18 6	11 6	10 9
Août.....	18 6	17 1	10 11	10 1
Septembre.....	17 9	16 5	10 5	9 9
Octobre.....	16 11	16 2	9 11	9 1
Novembre.....	16 10	16 1	9 10	8 10
Décembre.....	31 5	16 2	10 3	8 11
1872.				
Janvier.....	29 0	25 8	10 2	6 11
Février.....	26 5	24 4	9 0	7 4
Mars.....	27 0	24 5	9 9	7 5
Avril.....	30 6	21 3	10 11	7 10
Mai.....	21 10	20 1	12 7	10 11
Juin.....	21 2	18 4	12 4	10 10

CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT des amendes et dommages perçus par ordre du contrôleur durant l'année expirée au 30 juin 1872.

Date.	Nom des navires.	Patrons ou Propriétaires.	Montant.	Remarques.
1871.			\$ cts.	
Oct. 11....	B. Protection.....	Hubert Lagaoé.....	10 00	Dompage à l'écluse No. 8.
Nov. 21....	B. Fnergy.....	Cie. T. M.....	1,500 00	do do No. 12.
" 18....	Goëlette McGinnes....	William Allan.....	10 00	Amende à l'écluse No. 14.
			1,520 00	

J. A. MASSÉ,
Contrôleur.

BUREAU DU CANAL BEAUHARNOIS,
1er juillet 1872.

CÂNAL BEAUHARNOIS.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur le buse de l'écluse No. 6, à l'entrée inférieure, et sur l'écluse No. 14, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1872. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 6.—Buse inférieur.		Ecluse No. 14—Buse supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1871.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	12 10	11 5	12 9	12 1
Août	11 3	10 10	12 11	11 8
Septembre.....	10 2	9 5	12 3	11 8
Octobre.....	9 5	9 3	11 10	11 1
Novembre.....	9 5	9 3	11 11	11 0
Décembre.....	14 6	9 5	11 11	11 3
1872.				
Janvier.....	16 6	13 0	11 5	10 10
Février.....	17 8	16 0	11 0	9 7
Mars.....	19 0	15 0	11 0	10 0
Avril.....	15 0	12 0	11 8	10 4
Mai.....	13 0	12 0	11 5	11 1
Juin.....	13 0	12 0	11 5	11 1

ÉCLUSES ET BARRAGE ST. OURS,

ETAT des amendes et dommages perçus par ordre du contrôleur pour l'année expirée au 30 juin 1872.

Date.	Nom des navires.	Patrons ou Propriétaires.	Montant.	Remarques.
1871. Sept. 11.	B. J. R. Fuller ..	Capt. Z. W. Taylor.	\$ cts. 00 75	Dompage à la jetée.
	Ignatius Tyler ..	Capt. C. J. Freeman.	25 00	Amende.
	Vapeur Champion ..	Capt. Jones.....	00 75	Dompage à la jetée.
	B. Lemon	Capt. Leg. Lévêque..	00 75	do do
1872. Mai 14...	B. Victor.....	Capt. Brouillière....	2 50	do do
			29 75	

LÉVI LARUE,
Contrôleur.

BUREAU DE L'ÉCLUSE ST. OURS,
1er juillet 1872.

ÉCLUSE ST. OURS.

ÉTAT indiquant la hauteur d'eau sur les buses inférieur et supérieur de l'écluse de St. Ours, durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1872. (D'après les rapports des contrôleurs.)

Mois.	Busc inférieur.		Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1871.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	8 10	8 1	10 4	9 1
Août	8 9	8 0	9 7	8 3
Septembre	8 10	8 2	9 3	7 9
Octobre	8 6	7 4	9 0	7 11
Novembre	9 4	7 4	8 11	7 9
Décembre	12 6	7 5	8 5	7 9
1872.				
Janvier	12 11	11 11	8 8	7 11
Février	12 3	10 3	8 2	7 5
Mars	11 1	10 3	8 1	7 5
Avril	18 6	10 7	14 5	7 6
Mai	15 6	13 3	12 0	10 6
Juin	13 2	10 7	10 11	10 2

CANAL CHAMBLY.

ÉTAT des amendes, dommages et quaiage perçus par ordre du contrôleur pour l'année expirée au 30 juin 1872.

Date.	Noms des navires.	Patrons ou Propriétaires.	Montant.	Remarques.
1871.				
Juil. 24....	Bac Beaulac	Capt. Beaula	\$ cts. 5 00	Dommage au pont. Amende.
Oct. 29....	B. Venture.....	Capt. Niquette.....	2 00	
	Quaiages.....		15 45	
			22 45	

C. PRÉFONTAINE,

Contrôleur.

BUREAU DU CANAL CHAMBLY,
1er juillet 1872.

CANAL CHAMBLY.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur les buses de l'écluse No. 9, à l'entrée inférieure et de l'écluse No. 1, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872. (D'après les rapports des contrôleurs.)

Mois.	Ecluse No. 9.—Busc inférieur.		Ecluse No. 1.—Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1871.	Pds. pes.	Pds. pes.	Pds. pes.	Pds. pes.
Juillet.....	9 8	9 0	8 5	7 11
Août.....	10 0	9 0	8 7	7 10
Septembre.....	10 6	9 1	9 1	8 1
Octobre.....	9 9	8 1	8 11	7 5
Novembre.....	10 5	7 9	9 0	7 4
Décembre.....	13 3	9 4	8 2	8 0
1872.				
Janvier.....	11 8	9 9	8 3	7 11
Février.....	11 7	10 4	7 11	7 9
Mars.....	12 0	10 10	7 9	7 7
Avril.....	19 6	11 0	11 0	7 7
Mai.....	14 9	12 8	11 7	9 10
Juin.....	13 5	12 1	10 4	9 4

ECLUSE STE. ANNE.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur les buses inférieur et supérieur de l'écluse Ste. Anne, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Busc inférieur.		Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1871.	Pds. pes.	Pds. pes.	Pds. pes.	Pds. pes.
Juillet.....	9 1	8 3	9 0	7 8
Août.....	8 3	7 10	7 8	6 3
Septembre.....	7 9	7 2	6 3	5 5 $\frac{1}{2}$
Octobre.....	7 2	6 11	6 3	5 4 $\frac{1}{2}$
Novembre.....	6 11	6 7	6 10	6 3
Décembre.....	7 10	6 11	6 3	6 0
1872.				
Janvier.....	7 5	7 2	6 1	6 1
Février.....	7 3	5 6	6 11	6 1
Mars.....	7 7	6 11	8 0	7 0
Avril.....	8 5	7 1	9 6	7 5
Mai.....	11 0	8 7	13 0	9 7
Juin.....	10	8 1	12 2	8 7

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

ETAT des amendes, dommages et quaiage perçus par ordre du contrôleur, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Date.	Nom des navires.	Patrons ou Propriétaires.	Montant.	Remarques.
1871. Juil. 10....	B. Major..... B. Wanderer..... Bois.....	Pillion..... Malette..... Cordes, 1,876 @ 2 cts.	\$ cts. 2 00 2 00 37 52 41 52	Obstruant l'entrée. Violant les règlements. Quaiage.

W. B. FORBES,
Contrôleur.

BUREAU DES CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE,
1er juillet 1872.

CANAL DE CARILLON.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur le busc de l'écluse No. 1, à l'entrée inférieure, et sur l'écluse No. 3, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30, juin 1872. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 1, Busc inférieur.		Ecluse No. 3, Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1871.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	9 10	7 10	9 6	7 7
Août.....	7 10	6 5	7 5	5 7
Septembre	6 7	5 5	5 6	4 7
Octobre.....	6 6	5 5	5 8	4 7
Novembre.....	7 1	6 6	6 0	5 8
Décembre.....	6 6	6 0	6 0	5 6
1872.				
Janvier.....	6 9	6 3	7 6	5 11
Février.....	6 9	6 6	6 6	5 6
Mars.....	6 10	6 4	6 0	5 4
Avril.....	11 0	6 6	10 6	5 2
Mai.....	14 6	11 2	16 0	11 0
Juin.....	13 1	9 8	14 6	9 10

CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU

ÉTAT indiquant la hauteur d'eau sur les buses inférieur et supérieur de l'écluse No. 4 à la Chute à Blondeau, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Buse inférieur.		Buse supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1871.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	10 7	8 8	10 5	8 6
Août.....	8 7	6 10	8 5	6 8
Septembre.....	6 9	5 8	6 7	5 8
Octobre.....	6 11	5 9	6 9	5 7
Novembre.....	7 5	7 0	7 3	6 10
Décembre.....	8 10	6 2	8 8	6 0
1872.				
Janvier.....	17 6	9 0	15 6	8 10
Février.....	17 6	9 0	16 7	10 0
Mars.....	9 10	8 0	18 0	10 8
Avril.....	11 7	6 11	13 6	6 9
Mai.....	17 3	11 10	17 0	11 8
Juin.....	15 9	10 10	15 6	10 10

CANAL DE GRENVILLE.

ÉTAT indiquant la hauteur d'eau sur le buse de l'écluse No. 5, à l'entrée inférieure, et sur l'écluse No. 11, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 5, Buse inférieur.		Ecluse No. 11, Buse supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1871.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	10 9	8 4	9 11	7 10
Août.....	8 4	6 8	7 8	5 6
Septembre.....	6 7	5 9½	5 6	4 0
Octobre.....	7 2	5 9	5 9	4 0
Novembre.....	7 4	7 0	6 4	5 7
Décembre.....	9 10	7 3	5 7	5 0
1872.				
Janvier.....	15 6	9 0	5 2	4 10
Février.....	16 0	11 0	4 9	4 6
Mars.....	19 0	10 0	4 6	4 0
Avril.....	12 0	8 6	9 7	4 0
Mai.....	17 3	12 0	16 10	10 0
Juin.....	15 6	11 3	15 2	10 6

APPENDICE No. 4.

CANAL DE CORNWALL

CORNWALL, 4 juillet 1872

F BRAUN, Eer.,
Secrétaire, Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le présent rapport sur le canal Cornwall pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Rien n'est survenu pour interrompre la navigation pendant cette période avant le 7 août, date où le canal a dû être fermé pendant 22 heures, par suite de la rupture des portes inférieures de l'écluse No. 15 par le propulseur *Bruno*, et pendant 4 heures, le 26 novembre, par la rupture d'un segment de cette même écluse.

Les travaux exécutés dans l'année peuvent être classés comme réparations ordinaires.

Ils consistèrent dans l'exhaussement du talus, la protection des levées du canal par l'exhaussement des murs en talus, la réparation des portes d'écluse, déversoirs d'alimentation, passerelles sur les écluses, etc.; aussi dans la reconstruction de quatre culées de pont à Cornwall; confection de six nouvelles courbes, six nouvelles passerelles sur les portes d'écluse et douze nouvelles roulettes. Le planchéiage du chemin sur le canal couvert de Moulinette et le nettoyage des fossés latéraux et canaux couverts.

Le prix de revient des travaux ci-dessus s'élève à la somme de \$5,158.51.

Dragueur à vapeur.

Le 1er juillet 1871, le dragueur a été confié à M. Sippell pour faire le curage de parties de la rivière au Saumon.

Ramené à Cornwall le 16 septembre, il a continué ses travaux au Long Sault jusqu'au 15 novembre, date où il a été mis en hivernage. Réparations commencées le 1er avril et le draguage au Sault en mai, lequel se continua jusqu'au 10 juin, date où le dragueur et les chalands partirent pour Grenville.

La somme dépensée pour travaux de curage s'élève à \$2,327.

Pour la confection de portes d'écluse pour remplacer celles brisées par le propulseur *Bruno*, \$2,500.

Si le dragueur revient au canal de Cornwall, il faudra environ \$1,600.

Le canal a été fermé le 8 décembre 1871 et rouvert à la navigation le 2 mai 1872.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONELL,

Contrôleur.

APPENDICE No. 5

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

MORRISBURG, 27 juillet 1872.

F. BRAUN, Ecr.,
Secrétaire des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur les canaux de Williamsburg pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Les canaux ont été maintenus en bon ordre du 1er juillet 1871 au 6 décembre, date de leur fermeture pour l'hiver.

Ils furent rouverts le 1er mai 1872 et bien entretenus jusqu'au 30 juin.

Les travaux exécutés dans le cours de l'année dernière peuvent être classés sous la désignation de réparations ordinaires.

La jetée du côté nord de l'entrée supérieure de l'écluse No. 24, du canal du Rapide-Plat, a été reconstruite à partir de la marque des basses eaux jusqu'à la hauteur voulue et sur une distance de 315 pieds. Son remplissage a été fait au moyen de petites pierres entassées jusqu'au sommet, ce qui lui fait une couverture plus durable que celle de planches qu'elle avait auparavant.

Pour les travaux de solidification des levées du canal, on a employé un chaland, un cheval pour en faire le hâlage, et de quatre à six journaliers, selon qu'il était nécessaire, sous la direction d'un contre-maître. Ces travaux sont nécessaires tous les ans pour réparer les dégradations causées par une navigation constante. On a employé 300 cordes de pierre pour réparer les levées intérieures et parties des levées extérieures des canaux. Parties du talus extérieur ont dû être exhausées au moyen d'un terrassement.

Des réparations ont été faites aux portes d'écluse, ponts, bateaux, chalands, poteaux de défense, écluses, fossés, quais et jetées.

Le service des bouées a été fait dans les mois de mai et juin, depuis le débarcadère Dickenson jusqu'à Prescott. Les bouées sont toutes en bon ordre, y compris les amarques.

Le montant collectif des bordereaux pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872, se décompose comme suit :

Pour réparations ordinaires, y compris le service des bouées...	\$5,341.34
Personnel.....	5,434.94

Le tout respectueusement soumis.

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

ISAAC ROSE,
Contrôleur, Canal de Williamsburgh.

APPENDICE No. 6.

CANAL WELLAND

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Ministère des Travaux Publics, Ottawa.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
STE. CATHERINE, 15 octobre 1872.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de soumettre un rapport sur la condition et le fonctionnement du canal Welland depuis le 20 janvier 1872 (date de ma nomination comme contrôleur) jusqu'au 30 juin de la même année.

Ce canal a été ouvert à la circulation le 22 avril 1872, et sauf une fois, sa navigation n'a pas été sérieusement interrompue. Le 1er mai, la goëlette *John Marks*, qui remontait, a brisé les portes supérieures de l'écluse No. 20, et l'affluence de l'eau a été ensuite tellement forte que les quatre portes ont fini par être emportées. Cet accident a interrompu la navigation pendant trois jours, c'est-à-dire jusqu'au 4 mai.

Lorsque je pris le contrôle de ce canal, les constructions suivantes étaient données à l'entreprise:—Approfondissement du point de partage, John Brown, entrepreneur; reconstruction de la superstructure de la jetée Est de Port Dalhousie, Angus McDonald, entrepreneur; construction d'un déversoir de décharge sur le côté d'Haldimand de la Grande-Rivière, David Irwin, entrepreneur; construction de la maison du maître éclusier à Port Colborne, Campbell et Burley, entrepreneurs.

Pour l'approfondissement du point de partage, M. Brown a fait constamment fonctionner deux dragueurs depuis l'ouverture de la navigation, et cette entreprise est aujourd'hui beaucoup avancée.

La reconstruction de la superstructure de la jetée est de Port Dalhousie était terminée avant l'ouverture de la navigation et l'on a réglé aussitôt avec l'entrepreneur.

Je regrette d'avoir à le dire, M. Irwin n'a pas, autant que je le désirais, fait avancer les travaux du déversoir de décharge à Dunville, mais je n'ai aucune doute qu'ils seront terminés avant la fin de la saison. Ce qu'il y a de fait jusqu'à présent est à la fois durable et bien.

La maison du maître éclusier de Port Colborne est avancée et sera prête à être habitée l'automne prochain.

En fait de réparations, j'ai vu qu'il y avait beaucoup à faire avant et de suite après l'ouverture de la navigation pour mettre le canal en bon ordre, mais ces réparations ont été retardées un peu par le manque de bois, qui était alors en grande demande dans la localité, ce qui a été cause qu'il était alors plus difficile de se procurer la quantité voulue de cet article sous un court délai.

L'eau a été retirée entre les écluses No. 2, à Ste. Catherine, et No. 25 à Thorold, du 30 mars au 20 avril, temps pendant lequel toutes les écluses intermédiaires ont subi les réparations qu'il a été possible de leur faire.

Ce qui suit constitue les principales réparations exécutées depuis l'ouverture de la navigation :—

Le renouvellement des abords et garde-fou avoisinant le pont tournant à Dalhousie.

L'achèvement du chemin flottant de halage en amont de l'écluse No. 1, par M. John Berryman, entrepreneur.

La pose d'un faite en bois sur la maçonnerie de l'écluse No. 2.

L'achèvement d'un nouveau pont tournant à l'écluse No. 7.

La pose d'une nouvelle porte à l'écluse No. 19.

do de 4 do do do 20.

do 2 do do do 25.

Le renouvellement de huit balanciers aux écluses Nos. 8, 12, 19 et 20.

L'achat et posage de dix nouvelles paires d'ancres aux écluses Nos. 13, 14, 15, 16, 18, 22, 23 et 25.

La reconstruction de trois conduits aux coursiers de moulin des écluses Nos. 4, 11 et 24.

Huit nouvelles portes d'écluse se confectionnent actuellement dans le chantier.

En sus des réparations ci-dessus, six des ponts tournants ont été replanchiés en outre des réparations constantes qu'exige leur mauvais condition. Plusieurs des passerelles du petit chemin de halage ont dû être aussi replanchiées ou autrement renouvelées. La digue de Dunville, ainsi que les déversoirs de décharge, ont été réparés autant que le permettait les hautes eaux, et une partie de l'estacade dans la tranchée de Port Colborne a été renouvelée. Un grand nombre d'hommes et deux chalands ont été constamment employés à réparer, au moyen de pierre et de gravier, les levées et le chemin de halage.

J'ai tout lieu de croire que lorsque les réparations projetées seront finies, si l'on y travaille dans les prochains six mois et pendant l'hiver suivant, le canal se trouvera dans une excellente condition.

Ci-joint est une liste des propriétaires de navire dont on a perçu des amendes ou indemnités pour dommages. Le tout s'élève à la somme de \$1,963.88, que j'ai remise au percepteur de ce port.

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

W. F. BIGGAR,
Contrôleur.

CANAL WELLAND.

ÉTAT indiquant les montants perçus des navires, etc., pour dommages aux constructions et infractions aux règlements du canal, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Date.	Noms des navires, etc.	Montant perçu.	Remarques.
1872.		\$ cts.	
Mai 1.....	Gœlette John Mark's.....	1,890 00	Dompage fait à l'écluse, No. 20.
22.....	Barge L. B. Crocker.....	10 00	Violation des règlements du canal.
22.....	Propulseur Scotia.....	7 00	Dompage fait à l'écluse 23.
25.....	do Young America.....	5 00	Violation des règlements du canal.
Juin 4.....	Gœlette Wave Creat.....	20 00	Dompage fait à l'écluse No. 8.
15.....	do Jessie McDonald....	16 88	do do do 2.
21.....	Barge Plymouth Rock.....	10 00	Violation des règlements du canal.
24.....	Gœlette Mary Grover.....	5 00	do do
		1,963 88	

W. F. BIGGAR,
Contrôleur

BUREAU DU CANAL WELLAND,
STE. CATHERINE, 15 octobre 1872

APPENDICE NO. 7.

CANAL WELLAND—*Suite.*

Rapport de l'ingénieur-en-chef des Travaux Publics sur l'agrandissement du Canal Welland; avec le rapport de l'ingénieur chargé de l'étude.

OTTAWA, le 29 avril 1872.

AU SECRÉTAIRE DU BUREAU DES TRAVAUX PUBLICS:—

MONSIEUR,—A la réception de votre lettre, No. 7961, en date du 17 août 1870, et relative au projet d'agrandissement du Canal Welland, j'ai immédiatement pris des mesures pour faire faire des triangulations convenables des diverses lignes et localités qui présentaient une apparence favorable ou avaient été signalées comme telles; je fis ensuite réunir toutes ces données afin que la question fût clairement mise devant le bureau.

Les relevés et études s'étendaient sur une vaste région, et, dans certains cas, il a fallu les faire très-minutieusement, en sorte qu'ils ont exigé un temps considérable. Toutefois, les plans et profils, etc., des différentes lignes sont maintenant prêts, et j'ai l'honneur de soumettre, sur la question, le rapport suivant:—

Les ressources agricoles de la vaste région qui se trouve contiguë aux lacs de l'ouest de ce continent sont d'une richesse sans égale, et jamais on n'a vu un développement aussi rapide.

En 1825, l'achèvement du canal Erié vint offrir la première route praticable aux immigrants qui se dirigèrent vers l'ouest; mais ce ne fut qu'environ quinze ans plus tard que la région intérieure atteignit le degré de culture qui permet l'exportation du surplus des produits. Depuis cette époque, le commerce a pris un développement si considérable, qu'en 1871 la quantité de grains de toutes sortes importés aux différents ports sur les lacs représentait plus de *cent-quarante millions de boisseaux*.

Ce chiffre représente une masse formidable à transporter, mais il faut y ajouter d'autres produits agricoles, d'immenses quantités de bois de construction provenant des forêts situées sur les côtes des lacs Huron et Michigan, et les minéraux du lac Supérieur; ce commerce recherche toutes les voies de communication disponibles.

L'établissement de voies de communication propres à diminuer les prix de transport de masses aussi considérable est donc une question qui s'est graduellement imposée à la considération publique, et a fourni un sujet inépuisable d'études aux hommes de science et aux membres des corporations qui représentent la richesse et l'intelligence commerciale du pays.

L'étendue de territoire située entre les régions de production et les centres de distribution à l'est, soit pour consommation locale ou exportation, ne présente heureusement pas d'obstacles sérieux à l'établissement de voies de communication par terre; d'autre part, les grands lacs eux-mêmes forment une ligne de communication par eau qui, si elle est très-contournée sur une partie de la distance à parcourir, n'en offre pas moins toutes les facilités désirables.

Entre la tête du lac Michigan, et l'extrémité est du lac Erié, la distance, par eau, est d'environ mille milles; la distance, par terre, n'est que d'environ cinq cent milles; mais, malgré cet avantage, la route par terre ne saurait faire concurrence à la route par eau pour le transport des articles pesants qui forment les principaux items d'exportation.

Il est vrai, cependant, que les farines, les viandes et autres espèces de fret qui demandent, soit à être transportée rapidement au marché, ou qui donnent le prix le plus élevé pour leur transport, sont généralement voiturés par les chemins de fer.

Pendant que la navigation est arrêtée, le transport qui se fait par terre diminue d'autant celui qui se fait par eau lorsqu'elle est ouverte; mais la production de l'ouest augmente avec une telle rapidité que les moyens actuels de transport ne pourront bientôt plus suffire.

La forte concurrence qui est faite à ce vaste commerce de transport a porté l'Etat de New-York à diminuer de 50 p. c. les péages de ses canaux, afin d'attirer de nouveau à lui le grand trafic qui a pris une autre voie.

Cette réduction a été opérée au commencement de 1870 ; mais quoique le trafic ascendant du canal Erié ait considérablement augmenté depuis, il est tout à fait probable qu'une large part de cette augmentation est due à ce que la partie de la récolte de 1871, qui a été exportée, était beaucoup plus considérable qu'en 1870.

On fait maintenant d'énergiques efforts pour mettre des vapeurs sur cette route afin de diminuer la durée du trajet, et le contraste que sous ce rapport elle offrirait avec les chemins de fer. Les autorités américaines ont récemment offert une forte prime pour tout plan capable d'amener ce résultat.

La grande longueur et la capacité restreinte de ce canal ont fait que les chemins de fer lui ont enlevé une partie du fret massif dont il avait auparavant le monopole, si bien qu'il est aujourd'hui douteux si la complète abolition des taux de péage et l'emploi des vapeurs pourraient faire plus que de lui ramener une partie du trafic qu'il a perdu.

A cet égard l'on peut faire remarquer que toutes les principales voies de communication américaine à l'est du Mississipi et à partir des régions productives de l'Ouest jusqu'aux bords de l'Atlantique, traverse la chaîne des Alleghany, à l'exception du canal Erié et du chemin de fer New-York Central, lesquels passent sur une dépression de cette chaîne qui forme la vallée de la rivière Mohawk.

Cette route étant la meilleure possible pour un canal dans cette direction, elle a un avantage sur toutes les autres voies de communication par eau des Etats-Unis pour le commerce de l'Ouest ; cependant son éclusage n'est pas continu en descendant la direction des eaux où les marées se font sentir ; à Rome, le grand bief est plus élevé que ceux à l'est et à l'ouest, et quoiqu'il soit comparativement peu profond, dans les sécheresses, il est difficile de lui conserver le volume d'eau nécessaire.

Il est indubitable que la concurrence ne cesse d'exister entre les voies ferrées et les canaux pour le commerce de transport à l'est à partir du pied du lac Erié ; mais de l'ouest à ce point, et quoiqu'elle ait deux fois la longueur de celle par terre, la voie par eau, il est probable, gardera la primauté.

On peut sûrement tirer cette conclusion d'après le caractère de la navigation et des grands navires, dont plusieurs tirent 12 pieds et peuvent prendre un chargement de 40 à 50,000 boisseaux de blé.

Cela, joint à la rapidité avec laquelle les navires peuvent opérer leur déchargement et s'en retourner, et à l'attrait qu'offre le port marchand de New-York, doit tendre à diriger le cours du trafic dans la direction de Buffalo.

A l'ouest de ce point et jusqu'à la tête des lacs Michigan et Supérieur, la route est commune, et c'est ce qui fait que la concurrence entre les canaux de l'Etat de New-York et ceux du St. Laurent, pour le commerce de transport jusqu'à la mer, ne commence, à proprement parler, qu'au pied du lac Erié.

Si des navires de la capacité ci-dessus pouvaient faire le voyage de descente sans être obligés de rompre leur chargement avant d'avoir accosté les navires de mer, ce serait un grand résultat d'obtenu ; car, pour ce faire, la route établie pourrait certainement défier toute concurrence sérieuse dans le transport à la fois rapide et peu coûteux des articles lourds et encombrant de provenance agricole.

Pendant plusieurs années après l'ouverture du canal actuel de Welland (1845), tous les navires desservant le commerce de grain sur les lacs supérieurs pouvaient le franchir, mais, dix ans plus tard, au moins vingt propulseurs du lac Erié ne pouvaient passer par cette voie, et aujourd'hui *trois fois* ce nombre des navires qui font le trafic jusqu'à Buffalo ne peuvent descendre jusqu'au lac Ontario.

D'après les meilleurs renseignements obtenus, il y aurait plus de la moitié (quelques autorités compétentes disent environ les trois quarts) des navires desservant le commerce de

l'Ouest, qui ne peuvent descendre plus bas que le pied du lac Erié; or, tant que cet état de choses existera, le fret pourra être livré là à meilleur marché que sur tout autre point.

Pour les deux dernières années, le mouvement du fret de toute espèce vers l'Est et venant de Buffalo par le canal Erié, peut se décomposer comme suit;

	Tonnes.	Nombre de navires.	Moyenne du chargement de chaque navire.
1870	1,303,394	6790	192 tonnes.
1871	1,742,157	8795	189 "

En 1862, année où la somme de fret expédié de Buffalo à l'Est a été la plus considérable à venir jusqu'ici—1,980,982 tonnes—la moyenne du chargement de chaque navire était de 177 tonnes.

Pour les deux dernières années, le mouvement en aval du fret venant de Port Colborne et qui a passé par le canal Welland, a été comme suit :

	Tonnes.
1870.....	867,085.
1871.....	962,565.

Dans le but de rectifier quelques états erronés traitant de la matière et récemment publiés, nous jugeons à propos de soumettre ici quelques observations touchant la nationalité et le tonnage des navires qui ont passé par ce canal.

A venir jusqu'au commencement de la saison de 1871, la coutume était de donner un laissez-passer pour chaque voyage des remorqueurs desservant entre Port Colborne et Allandburg.

Ces navires étant canadiens, ils grossissaient ainsi le nombre des vapeurs canadiens passant par le canal. En 1870, 3275 laissez-passer furent donnés à Port Colborne, et de ce nombre il en faudrait déduire 1012 que reçurent les remorqueurs et 150 pour les chalands et radeaux, c'est-à-dire 1162, ce qui réduirait à 2113 le nombre donné aux navires réellement employés à la desserte du trafic. En 1871, ce système fut abandonné et un laissez-passer de saison donné à chaque remorqueur. Le nombre donné à Port Colborne cette année-là s'est élevé à 2767, dont 105 pour remorqueurs et 89 pour chalands et radeaux, ce qui, en déduisant ces deux derniers chiffres, porte à 2573 le nombre donné aux navires qui ont passé avec un chargement.

Cela indique, pour l'année dernière, une augmentation de 460 navires à destination de l'Est et un surcroît de tonnage tel que ci-dessus démontré.

Dans sa lettre à l'honorable secrétaire d'Etat, en date du 24 février 1871, la commission des canaux semble avoir pris les remorqueurs du canal pour des navires portant un chargement, car on y trouve ce qui suit, à la page 36 :—

“ Il est également remarquable que les vapeurs américains qui fréquentent le canal Welland, bien qu'en nombre moindre que les vapeurs canadiens, sont d'un bien plus haut tonnage, et, de fait, utilisent toute la capacité du canal. Par exemple, le nombre des vapeurs américains qui ont fréquenté le canal en 1870 n'était que de 878, tandis que les vapeurs canadiens étaient au nombre de 1,199; mais le tonnage des premiers était, en somme, plus que le double de celui des derniers.”

Un examen des registres du transport en aval pour 1871—registres tenus au Port Colborne—démontre au contraire que la moyenne du chargement porté par les vapeurs et barges à vapeur américains sur le canal est de 392 tonnes, et que celui des vapeurs canadiens est de 424 tonnes au moins, tandis que la proportion des vapeurs canadiens portant un chargement de 400 à 510 tonnes excède de beaucoup celle des vapeurs américains.

Aucun changement notable sous ces rapports n'ayant eu lieu dans les saisons de 1870 ou 1871, il est de toute évidence que l'affirmation citée ne saurait être acceptée comme une juste indication de la capacité relative de tonnage des navires canadiens et américains desservant le commerce.

On peut de même faire remarquer qu'au moyen de comparaisons entre le trafic de l'Ouest sur le canal Erié et ce même trafic sur le Welland, l'on constatera facilement qu'il ne devrait être question que de Buffalo et de Port Colborne, et comme le commerce sur les canaux de l'Etat de New-York embrasse tout le mouvement intérieur de ce pays, il serait évidemment injuste de le mettre en comparaison avec le trafic en aval fait soit par le Welland ou par les canaux du St. Laurent.

C'est en 1868 qu'a eu lieu le plus grand mouvement sur les canaux de l'Etat de New-York, mais, comme on l'a déjà dit, la plus grande somme de trafic à destination de l'Est et venant de Buffalo, s'est faite en 1862, tandis que le trafic par la voie du Welland augmente toujours graduellement.

Le commerce et l'active concurrence qu'il suscite exigent impérieusement que les frais de transport entre le producteur et le consommateur soient diminués le plus possible, et sur ce point, une légère différence suffirait bientôt à déterminer le cours que suivrait la plus grande partie du trafic.

C'est une chose bien connue que les grands navires peuvent transporter du fret avec profit et à un taux moins élevé que les petits; néanmoins, quoique les grands propulseurs peuvent faire le voyage à Buffalo avec plus de profit que d'autres de moindres dimensions ne pourraient faire celui d'Oswego, les derniers, cependant, par le fait qu'ils peuvent continuer leur course environ 170 milles plus loin sans rompre leur chargement, permettent au port d'Oswego de faire une concurrence presque égale à Buffalo, même depuis que les péages des canaux américains ont subi une réduction de 50 p. cent.

Ce fait démontre par lui-même, non-seulement ce que l'on pourrait attendre de l'agrandissement de la voie de communication entre les lacs Erié et Ontario, mais aussi, dans une certaine mesure, de l'agrandissement des canaux entre Prescott et Montréal.

Débouché naturel des grands lacs, le St. Laurent est aussi la seule route qui puisse, avec une descente continue, les relier à l'océan, et la disparition des obstacles à sa navigation dans tout son parcours devrait être un objet de sollicitude pour les habitants du territoire où il passe.

On a dit souvent, et non sans vérité, que les bénéfices résultant du commerce avec des nations étrangères, ou même entre différentes parties d'une même contrée, ne se bornaient pas à la vente, à l'achat ou à l'échange des denrées, car, à part d'autres nombreux avantages qui en sont la conséquence, le commerce de transport compte aussi pour une large et profitable part.

On ne saurait trouver une plus forte preuve d'une complète adhésion à ce qui précède que dans les arguments des promoteurs du canal Erié, lesquels n'ont cessé d'affirmer qu'à aucun prix l'on ne devrait permettre au commerce de l'Ouest de descendre jusqu'au lac Ontario. Avec une rare prévoyance, ils concluent qu'une fois rendu là, il prendrait vraisemblablement la route du St. Laurent pour se rendre à la mer, et que ni les efforts ni la dépense ne devraient être épargnés pour établir une ligne directe de navigation du lac Erié à la rivière Hudson.

Cette opinion est encore partagée par bien des hommes marquants, et New-York a constamment été opposé à tout projet de canal devant relier les lacs Erié et Ontario, même par une route traversant le territoire des Etats-Unis.

Si ce commerce est jugé d'une si grande importance par un peuple intelligent, prévoyant et toujours soigneux de ses intérêts, il y a lieu de croire qu'il serait pour le moins aussi avantageux pour le Canada de s'en assurer la possession et le contrôle.

Pour y arriver, il ne saurait y avoir de doute que l'on serait justifiable de faire la dépense voulue pour l'amélioration ultérieure de la route du St. Laurent, surtout quand l'on sait qu'il est possible de lui donner les dimensions qui, en toute probabilité, la mettraient à l'abri de toute concurrence sérieuse.

En examinant la carte du Canada, on peut voir que l'extrémité orientale du lac Erié est tellement proche de l'extrémité ouest du lac Ontario qu'il ne reste qu'une péninsule comparativement étroite entre elles et dont la largeur, dans une direction nord et sud, est, sur un point, de 22 milles à peine.

La rivière Niagara, qui forme le côté est de cette péninsule et aussi la ligne frontière entre l'Etat de New-York et le Canada, offre une descente d'environ 324 pieds du lac supérieur au lac inférieur, c'est à-dire sur une distance d'à peu près 31 milles.

A l'est de cette rivière (du côté américain), l'espace entre les lacs augmente rapidement, les terres sont hautes et conservent leur élévation sur une grande distance dans une direction nord-est sans qu'il s'y rencontre de dépression ou ravin d'une étendue quelque peu considérable. Nul relevé fait de ce côté n'a jusqu'ici fait reconnaître qu'un canal de la capacité ordinaire pourrait y être localisé, et même si l'on y trouvait une ligne praticable, il y a toute probabilité que les cités de l'est, ainsi que Buffalo, s'opposeraient à ce qu'elle fut utilisée.

Le côté canadien, au contraire, est sous presque tous les rapports avantageusement situé et offre toutes les facilités que l'on peut raisonnablement désirer pour la construction d'un canal, examen fait de la nature et de l'étendue de l'entreprise.

La ligne actuelle de correspondance entre les lacs est probablement, vu les circonstances, la plus courte qui aurait pu être choisie, la largeur totale de la ligne principale étant de 27½ milles, ou d'environ 25 p. c. de plus que la ligne la plus directe.

Dans sa localisation, la principale difficulté constatée n'était pas autant l'élévation à racheter par l'éclusage que la distance comparativement courte sur laquelle il faudrait faire cet éclusage, presque toute la montée devant inévitablement se faire sur un parcours de quelques milles.

Dans le voisinage, le sommet de la soi-disant montagne est à environ six milles de la rive du lac Ontario. Cette configuration géologique remarquable se retrouve sur l'étendue de plusieurs milles dans la partie nord de l'état de New-York, sur le côté de la rivière Niagara, à Queenston, et dans une direction ouest, jusqu'à Hamilton, d'où elle gagne au nord jusqu'à ce qu'elle forme le promontoire connu sous la désignation de Cabots Head, sur le lac Huron.

Là où l'escarpement est remplacé par l'abîme où s'encaisse la rivière Niagara, ou à tout endroit où il affleure, on voit une succession d'assises de pierre calcaire, de schiste, etc. La plus grande partie des assises supérieures fournit de l'excellente pierre de construction, et d'une couche inférieure on peut tirer un excellent ciment hydraulique, articles qui seront au moins aussi précieux pour l'exécution des travaux projetés qu'on a trouvé qu'ils l'étaient pour les constructions publiques actuelles.

Vers le lac Ontario, le sol s'incline doucement et les cours d'eau qui arrosent la région environnante suivent par de nombreux chenaux cette pente. Le plus considérable d'entre eux est le Twelve Mile Creek.

On a profité de cette vallée pour la ligne du canal actuel, et au moyen d'une digue et d'une écluse à son entrée, elle a été convertie en un bassin profond et d'une grande étendue dont le niveau se maintient pendant 3½ milles, c'est-à-dire jusqu'à la ville de Ste. Catherine.

La ligne continue à suivre la vallée de cette rivière et le bras est de cette dernière jusqu'à la 10me écluse, endroit où le fond du canal est à peine plus bas que la surface naturelle du sol et où ses bords sont principalement formés par des levées.

De ce point à la 21me écluse, et sur au moins la moitié de sa longueur, le canal s'élève en suivant une ligne presque parallèle à l'extrémité nord des hautes terres qui forment le plateau supérieur, et d'une écluse à l'autre la distance varie de 586 à 800 pieds.

Dans le village de Thorold, la distance entre les écluses est bien plus grande, car elle est de 1163 à 1350 pieds jusqu'à la 25me, qui se trouve à au moins 9 milles en aval de l'issue nord du canal. A cet endroit, le niveau de l'eau est à environ 318 pieds au-dessus du niveau moyen du lac Ontario.

Ce niveau se maintient jusqu'à Allanburg, distance de 3½ milles, où la grande élévation est rachetée par une écluse de 15 pieds. Sur cette étendue, la largeur du fond du canal varie de 26 à 40 pieds.

L'alimentation actuelle est tirée de la Grande-Rivière, dont le niveau a été exhaussé de près de 9 pieds à l'aide d'une digue qui la traverse à 5 milles de son embouchure. Ordinairement, elle donne une profondeur de neuf pieds au coursier d'alimentation et au canal un niveau d'environ 8 pieds au-dessus du lac Érié.

Le coursier d'alimentation est d'au moins 21 milles à partir de la ville de Dunville jusqu'à sa jonction avec la ligne principale (environ $6\frac{1}{2}$ milles de Port Colborne,) et à environ 5 milles de son extrémité supérieure, un bras d'un mille trois quarts de long va jusqu'à Port Maitland.

Alimenté tel qu'il vient d'être dit, le point de partage de ce canal s'étend d'Allanburg à Port Colborne, distance de près de $14\frac{1}{2}$ milles. A la dernière de ces deux places il y a une écluse de 8 pieds. Dans la ville de Welland—environ $7\frac{3}{4}$ milles de Port Colborne—où le canal traverse la rivière par un aqueduc, il y a une autre écluse d'environ 17 pieds, et au port Robinson, il y a une seconde descente de 17 pieds jusqu'à la rivière Welland.

Réunis à la ligne principale, ces trois débouchés demandent un volume d'eau auquel la Grande-Rivière, dans les circonstances actuelles, peut à peine suffire dans les temps de sèche ressé.

On peut dire que ce canal a trois issues différentes sur le lac Érié : une à Port Colborne, terminus supérieur de la ligne principale ; une autre, 17 milles à l'ouest, à Port Maitland, où se trouve l'embouchure de la Grande-Rivière, qui est réunie au canal principal par un coursier d'alimentation à environ $6\frac{1}{2}$ milles de Port Colborne ; la troisième, 18 milles à l'est, par la rivière Niagara jusqu'à Chippawa, et de là le long de la rivière Welland jusqu'à Port Robinson, lieu situé presque à mi-chemin entre les lacs.

Une des plus difficiles questions liées à cette entreprise depuis qu'elle a été commencée, c'est l'instabilité des levées de ce que l'on appelle la tranchée profonde (*Deep Cut*), excavation faite dans la partie la plus élevée de la ligne, près de l'extrémité nord du point de partage. Sa longueur est d'environ $1\frac{4}{5}$ mille, et actuellement son fond, sur une distance considérable, est à au moins 60 pieds au-dessous du sommet des levées ; mais la profondeur au-dessous de la surface naturelle du sol n'exécède pas 45 pieds ; les autres 15 pieds sont formés des matières tirées du chenal lorsqu'il a été formé.

Les grands éboulements et tassements qui eurent lieu en 1828 sur cette partie de la ligne portèrent la compagnie du canal Welland à abandonner le plan qu'elle avait d'abord adopté de tirer l'eau de la rivière Welland, et à se servir de la Grande-Rivière comme source d'alimentation.

En agissant ainsi, on a cru que le chenal ne serait plus exposé à être obstrué par des éboulements comme autrefois.

Il ne l'a pas non plus été pendant bien des années, mais lorsque l'on travaillait à lui donner les dimensions actuelles et à l'approfondir pour le mettre plus de niveau avec le lac Érié, il s'est fait des éboulements sur plusieurs points des levées et ensuite en différents temps, mais aucun d'eux n'a été assez considérable pour arrêter la navigation. Les derniers eurent lieu en janvier 1867 et en mai 1870. La dernière fois, ils étaient plus considérables et plus nombreux que les précédents. A quelques endroits, ils ont eu lieu subitement, sans que l'on eût rien remarqué qui les fit prévoir. Là où un fort éboulement a eu lieu, il arrive rarement qu'il y en ait un autre après que le prisme du canal a été complètement déblayé.

Cela porte à croire que lorsque les matières mouvantes qui forment la partie inférieure de la tranchée seront déplacées à une profondeur suffisante par l'argile compacte des bords, le tassement et le déplacement du fond et des levées cesseront.

Si l'on est sûr que cela se passera ainsi, l'on devrait constamment tenir à portée un dragueur et ses accessoires pour déblayer le plus vite possible tout éboulement qui pourrait survenir.

On pense que le seul moyen à prendre pour prévenir avec quelque chance de succès ces accidents, serait d'alléger les deux levées de la tranchée.

Si cela ne les prévenait pas entièrement, ils seraient pour sûr moins fréquents. Il serait

aussi beaucoup moins dispendieux d'enlever les matières qui forment le sommet que de faire dragueur les masses qui glissent jusqu'au fond.

D'Allanburg à la tranchée profonde, en aval du pont de pierre, la largeur du fond du canal est presque partout de 50 pieds au niveau des seuils de l'écluse de Port Colborne, et sur le tiers inférieur de cette distance, la profondeur est d'un pied environ au dessous du sommet des seuils. Le fond des deux tiers supérieurs est presque au niveau des planchers de l'écluse.

De Port Colborne, sur une distance d'au moins $1\frac{1}{2}$ mille, dans une direction nord, le canal est de 56 à 58 pieds de large, et le fond de 15 à 18 pouces plus haut que le seuil d'écluse. Dans toute sa profondeur, cette tranchée a été faite dans le roc de l'espèce la plus dure, et il s'y trouve des crevasses et fissures par où l'eau entre librement, et comme il n'y a pas de bon drainage dans les environs, il sera naturellement très difficile d'assécher cette section des levées.

Depuis 1842, les sommes appliquées à ces constructions s'élèvent collectivement à \$5,066,702, chiffre qui, aujourd'hui, ne suffirait pas aux trois cinquièmes d'une pareille entreprise.

Cette description et ces détails touchant le canal sont donnés, ici dans l'espoir qu'ils pourront être de quelque utilité dans les décisions à prendre à l'égard de plusieurs questions importantes à la veille d'être examinées.

D'après les instructions à moi transmises et datée du 22 juillet 1871, l'échelle de l'agrandissement des canaux est fixée pour les écluses à 270 pieds de long, à 45 de large et à 12 pieds d'eau sur les seuils.

Ces dimensions sont celles recommandées par la commission des canaux pour les écluses, etc., depuis le lac Supérieur jusqu'au point où les marées se font sentir; mais nous devons faire remarquer ici qu'il y a actuellement *trois* vapeurs (canadiens) à aubes—dont deux construits en 1871—qui naviguent entre Collingwood et la tête du lac Supérieur, qui ne pourraient passer par le canal du Sault Ste. Marie, si on ne lui donnait que les dimensions ci-dessus indiquées.

On peut dire aussi qu'à cet endroit et du côté américain, le canal a une profondeur de 12 pieds sur les seuils; mais il a été fait récemment un relevé ayant pour but la construction d'une autre rangée d'écluses de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Ces faits sont peut être peu importants, examinés au point de vue de la navigation du St. Laurent et des lacs; cependant, si la classe de navires desservant le commerce du lac Supérieur est nécessaire, il est évident qu'elle ne pourrait passer par cette partie de la route canadienne.

La profondeur d'eau que l'on se propose de donner au canal Welland sera néanmoins proportionnée à celle du fleuve entre Montréal et Prescott, mais comme il s'agit de faire que les navires, dont les dimensions reconnues les plus utiles et les plus profitables à la navigation du fleuve et des lacs, puissent circuler sans entraves, on ne devrait reculer devant aucun effort raisonnable pour obtenir un résultat aussi avantageux.

Il est bien probable que toutes les places importantes sur les lacs qui ne sont pas assez profondes pour recevoir aujourd'hui des navires de ce tirant ne tarderaient pas à être suffisamment approfondies.

Le gouvernement des Etats-Unis a déjà fait un pas dans cette voie en ouvrant un chenal profond sur les battures du lac Ste. Claire, et les havres de refuge, sur les lacs Huron et Erié, que le gouvernement canadien fait maintenant construire, pourront facilement recevoir des navires d'un tel tirant.

Afin, si cela est possible, d'éviter les redites, les principales matières relatives à l'agrandissement de cette partie du canal au-dessous de Port Robinson, seront, dans ce qui va suivre, traitées séparément de celles ayant trait à la partie en amont de cette place.

En exécutant les améliorations projetées, il est sûr que se serait suivre les conseils de l'économie que d'utiliser autant que possible les constructions actuelles; c'est-à-dire autant que le permettrait la nouvelle échelle adoptée pour la navigation.

Cela se pourrait généralement le long des parties supérieures du canal; mais, depuis longtemps, il est entendu que de Thorold en descendant il faudra, en tout ou en partie, établir une nouvelle ligne.

La courte distance entre les écluses connues sous le nom de rangée de la Montagne, ou même à partir de la 10^{me} à la 21^{me}, rend impossible des structures séparées sur la même ligne et ayant les dimensions propres au besoin actuel ou futur du trafic.

Il est vrai que si par intervalles deux écluses ou plus étaient accolées, un assez grand espace pourrait rester entre la tête d'une rangée d'écluses et le pied de l'autre; mais cette disposition, sur une voie de navigation aussi importante, offrirait, croit-on, assez d'objections pour justifier toute dépense que l'on pourrait faire pour l'éviter.

Cette opinion est basée, non-seulement sur ce que ces écluses accolées retarderaient la marche des navires, mais aussi sur ce que, dans le cas où elles éprouveraient des accidents, ces derniers seraient probablement plus graves que si les écluses étaient à quelque distance les unes des autres.

Des représentations ayant été faites à l'effet qu'une ligne avantageuse aux améliorations fut cherchée à l'ouest du canal actuel, et bien qu'un examen hâtif n'ait pas obtenu ce résultat, on a néanmoins jugé qu'il valait mieux tirer des lignes de niveau le long de la vallée de Twelve Mile Creek, de Ste. Catherine et en montant, et le long des différents affluents à l'est de ce cours d'eau. Ces lignes de niveau ont été continuées jusqu'à leurs différents points d'intersection avec le canal, et l'une a été portée au moins un mille et demi à l'est de la ligne entre Allanburg et Port Robinson. Toutes ont eu pour effet de démontrer que la chaîne de hautes terres traversée par la tranchée profonde s'élève graduellement vers l'ouest et conserve partout le même niveau dans une direction est, ce qui porte à conclure que le canal a été localisé aussi avantageusement qu'il pouvait l'être dans ces environs.

Ces niveaux démontrent également que l'ascension vers le sud, depuis le bief de Ste. Catherine et par le bras ouest de Twelve Mile Creek, est très abrupte sur quelque point de toutes les lignes, de sorte qu'il semble impossible d'obtenir une ligne praticable pour atteindre le sommet de ce côté.

En 1854, pour le compte du conseil de ville de Niagara, il a été fait un relevé du sol situé à l'est du canal actuel, depuis Thorold en descendant, à partir du pied de la montagne et dans la direction de la rivière Niagara. Ce travail préliminaire avait pour but l'ouverture de ce que l'on appelle la tranchée latérale, dont les principaux points de localisation peuvent se décrire brièvement comme suit :—

La ligne du relevé se réunissait au canal actuel en amont de l'écluse No. 25, dans le village de Thorold, et passait dans un ravin formé par la source du Ten Mile Creek. De là à la carrière à ciment de Brown elle continuait, en subissant une succession de courbes légères, jusqu'au chemin de fer Grand Occidental, qu'elle traversait un peu à l'est de l'aqueduc par où passe le Ten Mile Creek. De là, cette ligne se dirigeait vers le nord-ouest et continuait directement sa course jusqu'à la ville de Niagara. Sa longueur totale était de 12½ milles, avec une inclinaison de 318 pieds, que l'on comptait racheter au moyen de 25 écluses variant de 9 à 14 pieds.

Le lieu choisi pour débouché sur la rivière Niagara se trouvait dans une petite baie près de l'ancien Fort George et où une élévation de 55 pieds devait être rachetée par quatre écluses accolées. A Thorold, où finit la ligne, il devait y avoir trois rangées distinctes d'écluses accolées, dont deux se composeraient chacune de trois écluses et l'autre de deux. Partout ailleurs les écluses devaient être isolées et séparées par des biefs d'une bonne longueur, à l'exception des écluses 11 et 12, qui devaient être aussi accolées.

Sur cette route il y avait donc cinq différentes rangées d'écluses accolées, formant en tout 14 écluses, ou plus de la moitié du nombre déclaré nécessaire pour racheter l'inclinaison.

D'après cette disposition, neuf biefs ou réservoirs auraient fait défaut à la hauteur voulue pour régler l'alimentation, et, naturellement, un nombre égal de places où les navires n'auraient pu passer de front entre les écluses.

Cela fit reconnaître qu'il y avait objection à cette localisation, objection qu'un rapport sur le sujet dit s'appliquer "également" à toute autre route de Thorold au lac." Il est à supposer que l'on voulait que cette affirmation s'appliquât autant à la topographie du pays qu'à la construction du canal.

Du niveau de Thorold et au moins jusqu'à l'endroit où elle traverse le chemin de fer Grand Occidental, la ligne étant commune à toute route à l'est du canal actuel, et comme elle a été examinée de concert avec la ligne d'essai menant à Port Dalhousie, il n'en sera maintenant parlé que sous ce dernier chef.

Le débouché du canal projeté se trouvant sur une courbe de la rivière Niagara, il y a là moins de courant qu'aux autres places.

L'eau profonde est tout près de la rive, et à 100 et 150 pieds au-delà, les profondeurs constatées étaient de 45 et 51 pieds sur un fond de sable.

Un examen soigneux du bord ouest de la rivière et de nombreux niveaux pris sur l'espace que devront occuper les 4 écluses accolées que l'on veut construire là, portent à la conclusion qu'il serait impossible d'éviter la construction de ces écluses sans encourir une très-forte dépense pour former une pente artificielle, quelque chose comme un ravin partant du plateau et descendant jusqu'à la surface de l'eau.

Au sujet de la même place comme entrée pour un canal, on a dit il y a bien des années "que le courant était en amont trop rapide pour en faire un havre sûr," et qu'en aval il serait "exposé aux vagues du lac."

La rivière est d'au moins un mille de large, la vitesse de son courant de 3 à 4 milles à l'heure, et à son milieu la profondeur est de 70 à 90 pieds. Au-delà, en ligne continue avec le centre du courant, la profondeur est d'environ 24 pieds.

Depuis le Fort Niagara, un banc de sable s'étend dans une direction nord, et la carte marine indique une profondeur d'eau de 12 pieds sur ce banc, à trois quarts de mille de la rive, et à environ $1\frac{1}{2}$ mille au nord-est du même fort, un banc rocheux est indiqué à une profondeur de 15 pieds. Ces battures ne se trouvant pas loin de la route qui suivent les navires venant ou à destination de l'est, elles pourraient être dangereuses dans les tempêtes ou en temps de brume pour ceux d'un tirant de 12 pieds.

Les bords de la rivière sont hauts et à pic, et bien que durant certains vents ils servent d'abri au havre, ils seraient un obstacle formidable à la formation d'une entrée au canal arrivant à la rivière presque à angle droit, et là où le courant est si rapide à une petite distance de la rive.

Ce qui précède donne une idée générale de la ligne proposée en 1854 pour la tranchée latérale et pour son débouché sur le Niagara. Dans une autre partie de ce rapport il sera encore question du même sujet.

Afin d'obtenir des renseignements exacts sur la possibilité de trouver une route qui permit de placer les écluses assez éloignées les unes des autres pour que les navires du plus fort tonnage et propres à la navigation pussent passer facilement de front, plusieurs lignes d'essai ont été tirées et le sol complètement examiné à l'est du canal actuel, de Thorold à Port Dalhousie.

De la tête d'une écluse à celle d'une autre, la distance la plus courte a été portée à 1,000 pieds, et le plan de la ligne la plus courte qui devait coûter le moins pour sa construction a été dressé ainsi qu'un profil.

Dans ce travail, il a fallu ne jamais oublier que la voie du chemin de fer de Welland devait être traversée deux fois, et celle du Grand Occidental une fois, et cela sans changer leur niveau, attendu que tout changement de ce genre aurait nui pour toujours à ces voies ferrées.

Après un certain temps, on a reconnu qu'en partant du canal actuel à l'endroit appelé Marlatts Pond, qui est à une petite distance en amont du village Thorold, le chemin de fer de Welland pourrait être traversé à un angle assez facile, à un endroit où la voie est presque de niveau et à environ neuf pieds au-dessus de la surface de l'étang.

A partir de ce point, la quantité d'excavation à faire sur la ligne projetée serait à peu près la même que si elle était dirigée plus en aval et que le canal fut élargi jusque-là. On éviterait aussi de traverser le chemin de fer à un angle plus oblique qu'à l'ordinaire et sur une pente de 80 à 90 pieds par mille. On pourrait de plus tirer l'alimentation de la nouvelle ligne d'une grande étendue d'eau, avantage qui, dans les circonstances, n'est pas à dédaigner.

Une fois traversé le chemin de fer de Welland, à l'endroit plus haut indiqué, la ligne projetée gagne au nord et continue dans cette direction jusqu'à ce qu'elle passe dans le profond et rocheux ravin de la Ten Mile Creek. Vû la rapide inclinaison de la surface sur cette partie de la route, il faudra enlever une beaucoup plus grande quantité de roc pour laisser un assez grand espace entre les écluses que si elles devaient être accolées; mais devant l'avantage que trouverait la navigation si les écluses sont isolées, tout excédant de dépense pour y arriver serait profitable.

Dans ce ravin, la voie du chemin de fer devrait être éloignée du côté ouest pour faire passer le canal à la place qu'elle occupe maintenant.

De là et telle que tracée, la ligne suit obliquement le terrain en pente en arrière de la vieille église et du cimetière de Thorold; elle traverse ensuite le Grand Occidental à environ deux milles à l'est du canal actuel et à près de $2\frac{1}{2}$ milles du point de départ.

Sur cette distance, l'inclinaison peut se racheter au moyen de huit écluses isolées de 14 pieds chacune et placées de manière à ce qu'il y ait au moins 1,000 pieds de la tête de l'une à celle de l'autre.

Cette distance pourrait, cependant, être augmentée en reculant la ligne vers le front de la montagne.

Depuis le point d'intersection avec le chemin de fer, la ligne va droit jusque près de l'angle ouest du cimetière de Ste. Catherine, distance de deux milles.

De là, et pendant $2\frac{1}{2}$ milles, elle décrit une courbe dans une direction nord-ouest, jusqu'au lieu où elle traverse le chemin de fer de Welland pour la deuxième fois, et de ce point elle se dirige vers la tête d'un bras nord de la Twelve Mile Creek, connu sous le nom de ravin de May, ravin qu'elle descend ensuite jusqu'à sa jonction avec le canal actuel, à environ un demi mille de l'écluse de prise d'eau à port Dalhousie.

Du point de traverse sur le chemin de fer Grand Occidental et en descendant jusqu'à son débouché, la distance de la tête d'une écluse à l'autre varie de 1200 à 7000 pieds.

La principale difficulté que l'on rencontrera probablement à cette extrémité de la route sera celle de retraverser le chemin de fer de Welland, dont la voie, sur une certaine distance, n'est que très peu plus élevée que le sol du voisinage, ce qui exigera de changer, soit le niveau de la voie ferrée, soit le tracé de la ligne, sinon, il faudra faire une tranchée profonde pour tout un long biéf de canal.

Du lieu où cette ligne s'éloigne du canal en amont de Thorold à l'endroit où elle le traverse près de Port Dalhousie, l'entière distance est de $8\frac{2}{3}$ milles, ou d'environ trois quarts de mille moins longue que si l'on suivait le cours du canal actuel entre les mêmes points.

En montant, la première écluse pourrait être placée sur le point élevée immédiatement à l'est du déversoir actuel de décharge, là où le chemin conduisant à Ste. Catherine monte sur la levée. On pense qu'à cet endroit et à la profondeur voulue l'on obtiendrait une bonne fondation ; mais pour être sûr du même résultat à toute autre place entre ce point et l'écluse actuelle, il est à craindre que l'on serait tenu à beaucoup plus de travaux et de dépense.

Par l'adoption de ce point pour l'écluse, la ligne serait plus droite que toute autre qui pourrait être choisie, et l'on pourrait utiliser comme partie du havre l'espace actuellement couvert d'eau entre l'extrémité intérieure des jetées et le déversoir de décharge

Une route pour l'agrandissement a été aussi soigneusement examinée le long d'un bras est du Twelve Mile Creek jusqu'au point où elle débouche dans le canal actuel, à l'endroit appelé Collier's Bend, situé à une petite distance en aval de la 5me écluse. L'extrémité supérieure de ce bras se trouve près du lieu où la ligne qui vient d'être décrite passe à l'angle ouest du cimetière de Ste. Catherine, et de ce point au canal, la distance est de 7,100 pieds. La différence de niveau entre le bief voisin sur la ligne d'essai de Port Dalhousie et celui en aval de la 5me écluse du canal actuel est de 7,479 pieds.

Cette élévation pourrait être rachetée par six écluses, entre la tête desquelles il y aurait au moins 1100 pieds.

Près de sa jonction avec le canal, le ravin est d'environ 50 pieds de large au fond, de 400 au sommet et ses bords sont de plus de 50 pieds de haut.

Il suit une direction sud-est pendant 1,600 pieds du canal, et sur environ les deux tiers de cette distance, le cours d'eau qui y passe est de même niveau que la surface du canal. Du point ci-dessus mentionné, il gagne l'est sur une distance de 800 pieds ; de là, il continue dans une direction sud-est et diminue graduellement en largeur et en profondeur jusqu'à son issue à l'endroit indiqué plus haut.

L'excavation pour le canal et le chenal latéral nécessaire au passage de la quantité d'eau voulue pour maintenir les différents niveaux, sera d'une moyenne de 160 pieds au fond, et à l'extrémité inférieure, la profondeur sera d'au moins 52 pieds.

On dit que la nature du sol est là impropre aux constructions ou à la formation des levées du prisme du canal.

Le canal actuel est à environ 800 pieds de l'endroit où cette ligne s'y relie, fait une courbe et suit une direction sud ouest jusqu'à environ 500 pieds en aval de la 4me écluse. De là, et pendant à peu près 600 pieds, sa direction est presque ouest ; elle tourne ensuite subitement presque franc sud où elle se dirige pendant 1,500 pieds, jusqu'à l'embouchure du Twelve Mile Creek.

La troisième écluse est sur cette étendue et sa ligne est telle qu'un navire qui la franchit en descendant suit une direction opposée à celle conduisant tout droit au havre de Port Dalhousie.

De l'embouchure du Twelve Mile Creek et sur une distance de 2,100 pieds, le canal regagne encore vers l'ouest ; de là, il suit une direction nord-ouest pendant 1,700 pieds ; ensuite, il va plus à l'ouest et continue dans cette direction pendant près d'un demi-mille, ou jusqu'à environ 900 pieds en aval de la 2me écluse, point d'où la ligne conduit généralement vers le débouché sur le lac Ontario.

Port Dalhousie étant situé à l'ouest de la 4me écluse, il est visible, d'après les données ci-dessus, que le canal doit être extrêmement tortueux lorsqu'il passe dans Ste. Catherine.

Les bords du ravin que longe cette ligne sont presque au même niveau, à l'extrémité ouest de Ste. Catherine, que le plateau à Collier's Bend, mais l'inclinaison des deux écluses sur la distance intermédiaire fait qu'au premier endroit ils ont au moins 70 pieds au-dessus de la surface de l'eau.

Entre les 5me et 4me écluses, le bief est d'une bonne largeur ; de là le chenal est étroit à bien des places en descendant et les levées sont sujettes aux éboulements.

Quelques années après l'ouverture du canal actuel, le mur nord de la 3^{me} écluse a été tellement forcé par la levée de ce côté qu'une partie a dû être jetée à terre et reconstruite.

Il est en conséquence à craindre que là où les levées nuiront le plus à l'élargissement nécessaire, elles seront encore plus exposées aux éboulements le déblai fait. L'approfondissement de deux pieds augmentera sans doute ce danger, et en élevant les niveaux de l'eau pour donner la profondeur voulue, les propriétés particulières auraient à souffrir de grands dommages.

Les écluses 4^{me} et 3^{me} pourraient cependant être élargies du côté sud, mais cela ne diminuerait pas la courbe actuelle qui, à certaines places, est tellement prononcée qu'il est difficile pour les navires maintenant en usage de franchir librement une écluse. D'un autre côté, cette amélioration détruirait le bassin de radoub à la 3^{me} écluse.

Si l'on faisait des travaux de la dimension projetée—c'est-à-dire ayant presque le double de la longueur et largeur de ceux qui existent maintenant—soit à la place où se trouvent aujourd'hui les écluses, [ou même dans le voisinage où à tout autre place qui pourrait être choisie entre la 5^{me} écluse et l'embouchure du Twelve Mile Creek, il y a tout lieu de croire qu'ils ne conviendraient pas à la classe de navires que l'on avait en vue lorsqu'il s'est agi de l'agrandissement, et que, dans une certaine mesure, ils n'offriraient qu'un passage difficile à ceux desservant aujourd'hui le commerce.

Il est donc douteux qu'une bonne ligne de navigation de l'échelle voulue puisse être formée avec succès le long de la vallée d'un ravin profond, comparativement étroit et tortueux, où s'écoulent les eaux d'une grande étendue de pays, et qui, en certaines saisons, se forme en torrents qui charient parfois de grandes quantités de détritits qui finiraient éventuellement par se déposer dans le canal.

D'un autre côté, durant les fortes crues, la grande masse d'eau qu'elles apportent soudainement menace quelque-fois de détruire les constructions, et il est parfois très difficile d'en contrôler le cours.

Quand le canal fut construit et ensuite élargi, il était sans doute nécessaire de suivre le ravin sur la ligne adoptée; mais de ce que cela était alors judicieux, il ne suit pas que la même route soit adaptée à une ligne de navigation d'après l'échelle aujourd'hui sous considération.

A partir du point où la ligne d'essai traverse le canal actuel en amont de Thorold, le long de la route de Collier's Bend, y compris le canal actuel jusqu'à Port Dalhousie, la distance est de $10\frac{3}{4}$ milles, et le prix de revient de la construction est estimé à \$5,350,000.

En suivant la route la plus directe (précédemment décrite) entre les mêmes points, la distance est de $8\frac{3}{4}$ milles; et le coût probable des travaux, etc., se rattachant à la construction du canal est estimé à \$5,180,000.

Les deux devis estimatifs sont dressés sur la même base, et à des prix que l'on croit représenter la juste valeur des constructions, avec une allocation proportionnelle dans les deux cas pour les dépenses imprévues, le contrôle, etc.

J'ai supposé que l'excavation nécessaire pour approfondir et élargir l'ancien chenal coûterait $33\frac{1}{3}$ pour cent de plus que sur les autres sections de la ligne; et que l'élargissement des 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} écluses pendant l'hiver entraînerait au moins autant de dépenses additionnelles que la valeur des matériaux qui s'y trouvent maintenant et qu'on pourrait utiliser pour la reconstruction.

D'après ce qui précède, il appert que la ligne directe au Port Dalhousie est bien de deux milles au moins plus courte et qu'elle pourra être construite à un coût moindre de \$170,000 que par la ligne "Collier's Bend" et l'ancien canal qui aboutit à Port Dalhousie.

Je puis faire remarquer encore que ce dernier a plusieurs inconvénients qui sont inévitables, à savoir qu'il est situé dans un ravin profond, qui est en quelques endroits extrêmement sinueux et étroit, où les levées sont sujettes à des éboulements, et qu'il y a à certaines époques de l'année une grande quantité d'eau (non reliée au parcours navigable), chargée de terre provenant de la région environnante, ce qui nuit aux constructions ou les met en danger.

Il y a aussi sur sa section inférieure beaucoup plus d'un mille de sentier flottant de halage, ce qui est un inconvénient pour le commerce et dont l'entretien est coûteux.

Bien que la distance sur la ligne directe soit plus courte, son caractère physique est tel que les écluses pourraient être construites sur un espace beaucoup plus considérable, et le canal pourrait être fait sans être relié avec la décharge de la région environnante. Les levées seraient en grande partie de dimensions telles qu'elles pourraient être judicieusement faites au moyen des matériaux extraits du prisme du canal.

La ligne serait dans une position telle à Port Dalhousie qu'on pourrait donner un plus grand espace au havre qui serait formé et que l'on pourrait utiliser.

En outre, le surplus d'eau le long du canal pourrait être plus utile pour fins manufacturières, que si le canal traversait une vallée étroite où l'espace ne suffirait pour utiliser le pouvoir d'eau au niveau voulu.

De fait, l'eau qui pourrait se décharger du canal par le ravin dont il a été si souvent question, pourrait servir avantageusement à nombre de moulins ou de manufactures, dans le cas de besoin.

C'est pourquoi il me semble, après avoir pleinement considéré le sujet sous tous ses aspects, que quand bien même l'ancien canal en bas de "Collier's Bend" serait agrandi selon les dimensions ci-dessus désignées, il offrirait néanmoins tant d'objections à une route navigable pour les navires du tonnage de ceux qui fréquent le canal, qu'il y a raison de croire que les résultats seraient tellement peu satisfaisants qu'ils entraîneraient, soit son abandon soit une dépense immense qui ne rendrait son utilité que limitée.

D'un autre côté, la route qu'on a appelée la ligne directe est non-seulement exempte de beaucoup de ces objections, mais elle présente beaucoup de facilités pour la construction d'un canal dans les dimensions voulues, au coût minimum, et qui aurait tous les avantages que l'on peut raisonnablement attendre d'une ligne de navigation artificielle de la nature et de l'étendue projetée.

Le fort de ce canal sur le lac Ontario est situé à la décharge naturelle du Twelve Mile Creek, près du village de Port Dalhousie. Son entrée est formée au moyen de deux jetées parallèles, placées à 200 pieds de distance, et avançant dans une direction nord et sud, à près de 2,100 pieds dans le lac. L'espace qui se trouve entre les jetées est d'environ $9\frac{1}{2}$ acres, et la profondeur générale sur tout le parcours du canal au niveau ordinaire de l'eau basse est de $11\frac{1}{2}$ à 12 pieds—au fond, dans l'argile dure. Entre l'extrémité intérieure des jetées de l'entrée et la première écluse, le bassin, a une étendue d'au moins sept acres que l'on peut porter à 17 acres dans le cas de besoin. Tous les matériaux que l'on devra enlever dans ce but sont de la vase et de l'argile molle. Les constructions nécessaires pour donner 14 pieds de profondeur au chenal d'entrée et $13\frac{1}{2}$ pieds au bassin à l'entrée intérieure des jetées, et enfin 13 pieds à l'écluse, sur une superficie d'environ 10 acres, sont maintenant données à l'entreprise.

Le havre est d'un accès facile et la sortie peut se faire par presque n'importe quel vent. On n'a à lutter contre aucun courant perceptible, et l'intérieur est bien protégé par la hauteur des terres situées sur les côtés est et ouest.

On n'a à craindre aucunes battures ni aucuns récifs sur un parcours de plusieurs milles à l'est où à l'ouest de l'entrée.

En amont de la première écluse, qui a généralement une élévation de 12 à 13 pieds, un havre ou bassin intérieur spacieux a été formé par le refoulement de l'eau, sur une grande superficie dont la profondeur est de 14 pieds et plus.

Ce bassin ou bief est entièrement à l'abri des tempêtes qui soufflent des lacs, étant complètement enclavé dans les terres pour toutes fins pratiques et capable de donner un refuge sûr à un grand nombre de navires.

On trouvera dans les pages précédentes une esquisse du relevé fait en 1854, pour un embranchement du canal, qui va de Thorold à la ville de Niagara, et les caractères principaux de la décharge de la rivière à ce dernier endroit y sont aussi décrits.

Pour revenir à ce projet, je dois dire de suite que la construction du chemin de fer de Welland a produit des changements tels dans le voisinage de Thorold, que l'on n'a pu adopter cette place pour la ligne alors proposée.

Ceci est évident lorsqu'on se rappelle que le chemin de fer traverse le ravin du Twelve Mile Creek avec une inclinaison de 80 à 90 pieds par mille et que sa position l'obligerait à être traversé par le canal, ce qui serait impraticable avec une telle inclinaison.

Cette circonstance a amené le choix d'un point où l'on ferait diverger le canal de manière à ce que le chemin de fer le traverse à un endroit où la voie n'offre presque aucune inclinaison, comme on l'a vu plus haut.

Ce point est environ à un demi mille plus haut que celui où la ligne de la tranchée latérale se joint au canal actuel, mais depuis ce point sur un parcours d'environ un tiers de mille le long de la route projetée à travers "Marlatt's Pond," il y a une profondeur d'eau d'au moins 6 pieds; en conséquence, la formation de la nouvelle ligne, quoique plus longue, n'entraînerait pas beaucoup de dépense additionnelle au montant voulu pour agrandir le chenal actuel entre les points mentionnés.

Le montant évalué pour cette amélioration est d'environ \$108,000, somme que l'on devrait, ou déduire de l'évaluation de la ligne d'essai de Port Dalhousie, ou ajouter à l'évaluation de la ligne de la tranchée latérale, dans le but d'établir une comparaison.

La construction du canal projeté ainsi que les autres travaux et dépenses accessoires, depuis le point de départ à Thorold jusqu'à sa décharge dans la rivière Niagara étaient évaluées à cette époque à £989,625, soit \$4,000,000.

Telle étant la valeur de toutes les constructions nécessaires, etc., en 1854, il est évident qu'elle doit être maintenant d'au moins de quarante pour cent de plus, si l'on veut obtenir une juste évaluation de ce qu'elles coûteraient aujourd'hui. Cela donnerait la somme de \$5,600,000 pour l'évaluation du coût probable, et il y a raison de croire que ce montant est plutôt inférieur que supérieur au chiffre réel.

Si l'on suit l'extrémité sud de la ligne d'essai de Port Dalhousie pour la tranchée latérale en aval jusqu'au point où ces deux lignes se croisent (à $3\frac{1}{4}$ milles du point de départ en amont de Thorold,) on pourrait substituer des écluses détachées aux trois jeux supérieurs d'écluses accolées sur la ligne de la tranchée latérale; mais le coût serait augmenté d'au moins \$450,000, ce qui porterait l'évaluation à \$6,050,000.

Pour se dispenser des deux autres rangées d'écluses accolées sur cette ligne, il faudrait encourir une dépense d'au moins \$450,000 de plus, ce qui porterait l'évaluation totale approximative pour la ligne de la tranchée latérale avec des écluses détachées à \$6,500,000, ou comme il a été dit plus haut, avec des écluses accolées, à l'évaluation actuelle de \$5,600,000.

La ligne de Thorold à Port Dalhousie, avec des écluses séparées par des distances telles le long de la route qu'elles permettraient aux navires de passer de front dans les biefs, y compris toutes les améliorations nécessaires au havre, est, ainsi que je l'ai dit plus haut, évaluée à \$5,180,000.

Dans le but d'obtenir une comparaison juste entre ces deux lignes, j'ai cru qu'il était préférable de faire l'évaluation pour toutes les deux, en supposant que l'on mette partout des écluses isolées, d'autant plus que sur une ligne de navigation comme celle projetée des écluses accolées offriraient tellement d'inconvénients qu'elles justifieraient même, pour les éviter, une dépense plus considérable que celle que dans les deux cas il faudrait faire pour des écluses accolées.

On observera, cependant, que la ligne de la tranchée latérale, avec cinq différentes rangées d'écluses accolées, coûterait \$420,000 de plus que par la ligne de Port Dalhousie, avec des écluses détachées sur tout son parcours.

Mais, la construction d'écluses détachées dans la tranchée latérale porterait le coût de cette ligne à \$1,320,000 de plus que le montant que l'on dépenserait sur la route de Port Dalhousie.

On devra aussi se rappeler que la ligne de Port Dalhousie est la plus courte d'environ quatre milles—fait qui, en outre de la question du premier coût et de l'entretien, est de la plus grande importance pour le commerce, en tant qu'il augmenterait nécessairement la durée du trajet sur tout le parcours du canal ainsi que les frais de remorquage des navires.

Après avoir ainsi attiré l'attention sur quelques-unes des questions principales qui ont trait à ces lignes, je me propose maintenant de faire quelques autres observations concernant les havres.

Il est sans doute bien vrai que l'embouchure de la rivière Niagara offre un espace suffisant pour une flotte nombreuse, et par certains vents un refuge sûr; cependant, il y a des objections sérieuses à ce qu'elle soit choisie comme entrée de canal, pour le passage de navires d'un tonnage tel que ceux qui le fréquenteront, et voici quelques-unes de ces objections:—

1^o Il y a un courant rapide dans la rivière (de 3 à 4 milles à l'heure), et lorsque les vents du sud soufflent, il serait très-difficile à un navire de s'approcher du canal pour y entrer. Il est vrai qu'en se servant de remorqueurs, on éviterait dans une certaine mesure à cet inconvénient; mais on devra se rappeler que le navire et le remorqueur devront traverser le courant pour y faire leur entrée.

2^o Lors de la débâcle sur le lac Erié au printemps, toute la glace doit passer par l'embouchure de la rivière Niagara, et tout ce qui s'offre à son passage est violemment battu, et lorsque les vents de l'est soufflent, la glace est refoulée sur le côté ouest de la rivière, ce qui fait qu'il est presque impossible de maintenir quelque jetée s'avancant même très-peu dans la rivière.

Lorsque les vents du nord soufflent, des masses considérables de glace flottent au large longtemps après que les autres ports sur le lac Ontario en sont libres.

Cet inconvénient se ferait naturellement d'autant plus sentir que le commerce serait plus considérable et comme il aurait l'effet d'abrèger la saison de la navigation qui est déjà comparativement courte, on ne pourrait choisir la rivière Niagara comme une route conduisant au canal dont la navigation, au commencement de la saison de chaque année, est d'une importance si vitale pour les intérêts commerciaux du pays.

3^o Les battures ci-dessus mentionnées comme étant situées au nord et au nord-est du Fort Niagara, offriraient sans doute des dangers aux navires qui entrent dans la rivière alors que le temps est brumeux et que les vents du nord soufflent, vu surtout qu'elles s'étendent jusqu'au sillage qui serait suivie, selon toute probabilité, et que les navires suivraient en se rendant aux ports situés à l'extrémité inférieure du lac, ou à leur retour.

Je n'ai pas considéré si la barre à l'entrée est ou non permanente.

4^o Quoique l'embouchure de la rivière Niagara soit une rade comparativement bien abritée, elle ne forme néanmoins à aucun endroit un port convenable à l'entrée du canal, tandis que les bords et le rivage sont très-peu favorables pour la construction d'un canal de la dimension et de la position voulues.

D'un autre côté, il n'y a pas de courant appréciable dans le havre de Port Dalhousie—la glace part de bonne heure au printemps et sans endommager aucune des constructions—en général avant la débâcle sur le lac Erié et toujours longtemps avant que la décharge de la rivière Niagara soit libre.

Il n'y a aucunes battures ou autres obstructions au large, de sorte que les navires peuvent voyager sûrement d'aucun point dans le lac; et de plus, ainsi que je l'ai déjà dit, il y a un port déjà formé à cette place capable d'admettre un nombre considérable de navires et qui pourrait être agrandi à peu de frais (inclus dans l'évaluation) de manière à donner suffisamment de l'espace pour le commerce du canal projeté.

Ces faits, ainsi que le raccourcissement de la route ci-dessus décrite, les avantages qu'elle possède, la somme moindre pour sa construction et la bonne position du havre, tout, dans mon opinion, me fait conclure que la ligne directe à Port Dalhousie est la meilleure que l'on pourrait choisir pour l'agrandissement.

Depuis la jonction de l'embranchement de la ligne de Port Dalhousie au sud, l'agrandissement peut être généralement fait le long de la ligne du canal actuel, et dans le but d'éviter les travaux d'approfondissement du bief en aval d'Allanburgh, je suggère d'augmenter le niveau de l'eau de deux pieds.

Je crois que les dommages qui seront ainsi causés aux terres seront peu élevés lorsqu'on les comparera au coût de l'approfondissement du chenal, et il deviendrait inutile de modifier les ponts couverts si ce n'est en les agrandissant de manière à leur donner une largeur suffisante au passage de l'eau.

Depuis le pont de Hurst jusqu'à celui de Marlatt, parcours de 4½ de mille, le chenal passe en grande partie à travers un étang, qui est à certains endroits d'une largeur considérable, mais qui a très peu de profondeur.

Les vaisseaux passent difficilement ici lorsque certains vents soufflent, car ils sont fréquemment poussés sur la rive où ils vont s'échouer, et ils demeurent quelquefois longtemps dans cette position avant de pouvoir en sortir; autrement ils doivent s'arrêter complètement en amont ou en aval de l'étang jusqu'à ce que le vent change.

Pour obvier à cet inconvénient, on devrait former une levée le long du côté est, laquelle aurait des ouvertures de sorte qu'on pourrait conserver tout le bénéfice du mouillage de l'étang.

On pourrait se servir de cette levée pour un second sentier de halage, qui serait en tous temps d'une grande utilité à cause de la direction particulière du vent.

Depuis le pont Marlatt en amont, le canal, sur un parcours d'environ 1,600 pieds, en suivant la vallée de Beaver's Dam Creek, est formé principalement par des levées, sous les quelles l'eau du ruisseau passe dans un ponceau de pierre à deux arches.

Depuis ce point en amont jusqu'à Allanburgh, le chenal est pour la plus grande partie dans une tranchée et sa largeur au fond n'exécède pas 40 pieds; sur cette étendue il y a un autre bras de Beaver's Dams Creek, qui passe sous le canal par le ponceau de Davis.

De Marlatt's Pond au pont tournant à Allanburgh, la distance est d'environ 2¼ milles—le chenal sur cette partie de la route serpente à beaucoup d'endroits et sa largeur au fond varie entre 26 et 40 pieds; mais les parties qui offrent le plus d'inconvénients sont celles qui passent à travers l'étang ci-haut mentionné et situé près d'Allanburgh.

Le chenal est tellement sinueux à ce dernier endroit, que les gros navires y passeraient difficilement, à moins que la ligne ne soit améliorée, et comme on devra construire une nouvelle écluse, l'emplacement devrait en être choisi dans une position telle qu'on serait en mesure de changer la ligne et qu'on pourrait exécuter l'ouvrage durant l'été, car alors son coût serait moindre que si l'écluse devait être construite là où on aura à lutter contre l'eau et où la maçonnerie devra se faire en hiver.

La 26ème écluse qui existe maintenant vis-à-vis le village d'Allanburgh est adaptée au niveau de la Grande Rivière et à une élévation de 15 pieds, lorsque le bief est maintenu au niveau voulu.

Une écluse de prise d'eau a été construite à environ 500 pieds au-dessus de l'écluse d'ascension dans le but de maintenir l'eau dans la "Tranchée Profonde" à une hauteur uniforme; je crois que cet arrangement aura pour effet d'empêcher dans une certaine mesure de nouveaux éboulements sur les levées.

Depuis l'écluse de prise d'eau sur une distance de 1,800 pieds en allant au sud, la largeur du fond est de 45 à 80 pieds et un peu au-dessus du niveau du seuil de l'écluse de Port Colborne.

La section suivante est la tranchée à travers la plus haute terre sur la route, qu'on appelle la "Tranchée Profonde." Elle a plus de neuf mille pieds de long et une largeur moyenne de 50 pieds au fond; les parties inférieures des talus sont cependant quelque peu irrégulières à cause des éboulements qui ont eu lieu et de la nécessité d'enlever les matériaux pour le dragage.

Mon attention ayant été préalablement attirée sur quelques-uns des obstacles que l'on a rencontrés en diverses occasions sur cette section des travaux, je ne crois pas nécessaire, dans un rapport général de cette nature, d'examiner plus longuement le sujet.

Je puis néanmoins vous dire qu'on a donné à l'entreprise l'ouvrage pour enlever une bande continue le long du front de la levée est de cette tranchée sur une largeur moyenne de 50 pieds et une profondeur de deux pieds au-dessus de la surface ordinaire de l'eau.

Pour que le fond du bief culminant ait la longueur et la profondeur convenues, il sera nécessaire d'alléger la levée ouest comme on a fait pour la levée est.

Cela est d'autant plus nécessaire que la levée ouest, qui a bien résisté depuis plusieurs années, présente maintenant des indices de tassement.

Depuis l'extrémité sud de cette "tranchée" jusqu'à l'écluse de prise d'eau à Port Robinson, la distance est d'environ 2,500 pieds et le chenal qui a une largeur de 50 à 80 pieds, suit sur presque tout son parcours le côté ouest de ce qui est à présent un étang considérable, dont l'étendue sera toutefois beaucoup diminuée lorsque l'eau sera abaissée au niveau du lac Erié.

Les écluses de prise d'eau, quoique l'on s'en serve rarement, sont maintenant en un très mauvais état et n'ont pas une profondeur en rapport avec l'agrandissement.

Pour que le chenal en amont de cette place puisse être mis à sec sans vider la partie inférieure, de nouvelles portes devraient être contruites à l'endroit le plus rapproché de l'extrémité sud de la "Tranchée Profonde" où l'on pourrait obtenir une bonne fondation.

Un bras du canal a été formé sur le côté ouest de cet étang ou bassin sur une étendue d'au moins $\frac{1}{2}$ de mille, lequel relie actuellement la rivière Welland à la ligne principale par une écluse haute de 17 pieds.

Comme prolongement de cette ligne, on a fait, il y a plusieurs années, une tranchée auprès de l'embouchure de la rivière Welland, afin de donner au chenal navigable une direction ascendante au point où, dans le village de Chippawa, il se réunit au fort courant de la rivière Niagara.

Des vapeurs ont fait le service durant un certain nombre d'années sur cette route entre Port Robinson et Buffalo, *via* Chippawa; mais les bateaux transportant des passagers ont cessé de voyager entre ces localités depuis la construction des chemins de fer le long de la rivière Niagara.

Je puis ajouter que, quoique l'écluse de Port Robinson soit de la même dimension que les autres qui sont situées sur la ligne principale du canal, et que les rivières Welland et Niagara forment une ligne de communication à eau profonde avec le lac Erié, les navires qui desservent le commerce des lacs y passent rarement.

Depuis Port Robinson en remontant sur un parcours d'au moins 4 milles, le canal continue sur le côté ouest de la rivière Welland. Sur la grande partie de ce parcours il se trouve complètement dans une tranchée; mais vers les deux extrémités, un côté du canal est formé par une levée d'une hauteur considérable, qui, en certains endroits, offre une position telle qu'il a fallu établir un pilotis le long du talus pour empêcher l'empiètement sur le lit de la rivière.

L'élargissement du prisme du canal devait généralement avoir lieu sur le côté ouest, si l'on excepte quelques points où les bords sont hauts et où la ligne pourra être améliorée en élargissant le côté est.

Je crois qu'il est bon de remarquer que cette partie des matières que l'on devra extraire à environ mi-chemin de la distance ci-dessus mentionnée se compose d'argile extrêmement dure.

À l'extrémité sud de la section que je viens de mentionner, le canal traverse la rivière Welland au moyen d'un aqueduc, construit en solide maçonnerie brute.

L'ouvrage a été fait de telle sorte que le fond actuel du canal se trouve à un pied au-dessous de la surface ordinaire de la rivière et que les cintres des parties centrales des arches au-dessus du cours d'eau se trouvent à au moins cinq pieds plus bas que la surface de la rivière.

Il est donc évident que c'est une sorte de digue à travers laquelle on a établi un grand aqueduc en siphon de dimensions convenables pour donner passage à un volume d'eau suffisant.

Avant que l'on eût fait cette construction, cette partie du lit de la rivière que l'on va utiliser fut mise à sec et un chenal fut formé pour changer momentanément le cours de l'eau.

Les fondations furent alors solidement appuyées sur pilotis, et les travaux de maçonnerie furent terminés avant qu'on laissât rentrer l'eau.

L'aqueduc a 316 pieds de longueur et 45 pieds de large entre les murs latéraux que l'on a portés à une hauteur correspondant au niveau de la grande rivière.

Il est soutenu par quatre arches de 40 pieds d'ouverture chacune et 7 pieds de hauteur; les voussoirs qui ont deux pieds $\frac{1}{2}$ de profondeur et le remplissage sont en maçonnerie et en béton jusqu'au couronnement des arches. Des poutres transversales ont été posées entre les murs latéraux et, sur ces poutres, on a établi subséquemment un plancher. Sur ce plancher il y a une hauteur d'eau de 18 $\frac{1}{2}$ pieds lorsque le bief culminant est à son niveau maximum, c'est-à-dire à 20 pieds au-dessus du niveau du busc actuel de l'écluse de Port Colborne.

Lorsque le lac Erié formera la source d'alimentation, le bief sera abaissé de 8 pieds, ce qui laissera seulement $10\frac{1}{2}$ pieds dans l'aqueduc, mais en enlevant le plancher en bois ci-dessus mentionné, il y aurait la même profondeur que sur le buse actuel de l'écluse de Port Colborne.

A l'époque où l'eau est très basse, il y a cependant, quelques fois, durant de courtes périodes, moins de douze pieds sur les buses de l'écluse actuelle de Port Colborne. C'est pour quoi je propose, lorsqu'on donnera plus d'étendue à cette construction ou que l'on en érigera une autre, des baisser les buses de douze pouces par exemple.

On pourrait obtenir la profondeur voulue pour l'aqueduc en autant 10 à 12 pouces au sommet des arches sur un espace d'environ vingt pieds au centre du chenal.

Cela pourra être fait sans nuire à la solidité de la construction si l'on introduit dans la pierre de fort liens de fer forgés, pénétrant jusque dans les assises des diverses arches et partout fixés solidement à la maçonnerie.

L'espace sus-mentionné pourrait alors être couvert, entre les culées, de fortes plaques de fer bien assujetties aux supports de manière qu'aucun accident ne puisse les déplacer.

En agissant ainsi, l'aqueduc actuel sera en état d'offrir un passage aux navires du tirant de ceux qui passeront dans le canal agrandi, et l'on pourra obvier de cette manière, à peu de frais, à l'un des plus grands obstacles que l'on ait à surmonter pour l'agrandissement du canal à ce point important.

On devra prendre des mesures, cependant, pour que l'on puisse fournir un volume d'eau plus fort pour le service du canal que celui qui passe dans l'aqueduc.

On devra former dans ce but à travers la rivière, une autre voie d'eau qui pourrait être reliée au canal en amont et en aval de l'aqueduc actuel.

Il est évident, d'après les niveaux relatifs de la rivière et du canal, qu'une construction telle que celle qui existe maintenant ne pourrait pas être faite à l'ouest du canal sans interrompre la navigation; on ne saurait donc songer à cette idée, dans n'importe quelle circonstance.

La seule place que l'on pourrait choisir pour un aqueduc adapté au canal agrandi se trouve à l'est de celui qui existe maintenant, à l'endroit où l'on pourrait changer momentanément le cours de la rivière et assécher le lit du canal jusqu'à ce que l'on ait bien posé les fondations et construit la maçonnerie.

Cela nécessiterait la formation d'un canal autour de la ville de Welland, lequel traverserait plusieurs rues sur lesquelles il faudrait jeter des ponts—détruirait une quantité considérable de propriétés de valeur et nécessiterait une très-grande dépense.

Pour éviter une telle dépense, je propose de former un chenal seulement pour faire passer la quantité d'eau nécessaire, lequel chenal pourrait être arrangé de manière que le fond et trouvât environ au niveau de la surface de la rivière.

Il pourrait être construit en fer ou même en bois et appuyé sur des culées en pierre et au centre sur des piliers qui nuiraient très peu au passage l'eau.

Si l'on forme cette voie par eau sur le côté ouest ou en remontant le cours de l'aqueduc, l'écluse qui donne sur la rivière Welland deviendrait inutile; conséquemment, s'il faut maintenir ce bras d'eau navigable, on devra construire une autre écluse.

Mais en construisant le chenal d'alimentation sur le côté est ou en descendant le cours de l'eau, on nuira peu ou point aux constructions actuelles, et l'économie que l'on réaliserait sous ce rapport suffirait pour payer les expropriations, et laisserait en même temps une somme considérable que l'on pourrait appliquer à l'exécution des travaux.

Depuis l'aqueduc jusqu'à la jonction du canal d'alimentation avec la ligne principale, la distance est d'au moins $1\frac{1}{4}$ mille, et le fond a sur la plus grande partie du parcours 50 pieds de largeur, mais en quelques endroits il en a plus de 100.

Le côté est du canal, entre les points ci-dessus mentionnés, est généralement formé par une forte levée, de sorte que le prisme devra être élargi du côté ouest. En agissant ainsi, une

partie des levées de l'ancien canal qui maintenant forme un coursier pour les moulins de Welland, devra être enlevée, ce qui rendra nécessaire un nouveau coursier en ces endroits.

A peu de distance en aval du pont à la jonction, la compagnie de chemin de fer du sud du Canada a construit un pont-tournant dans le but de donner un passage sa à voie sur le canal, avec l'entente distincte qu'elle y substituerait une construction permanente lorsque le gouvernement lui donnera avis de le faire.

Le coût de l'agrandissement du canal—de l'exécution d'une nouvelle construction et améliorations—de l'achat et de l'assèchement du terrain le long de la ligne principale, depuis l'extrémité supérieure de la route de Port Dalhousie à Marlatt's Pond, jusqu'à la jonction du canal d'alimentation, est estimé à \$1,840,000.

Depuis la jonction vers le sud, sur un espace de 23,500 pieds, le canal est coupé dans l'argile; de là, sur un parcours de 2,258 pieds, dans le roc, puis dans l'argile sur un espace de 2,200 pieds; à son extrémité sud, la principale tranchée dans le roc commence et continue sur un parcours de 6,347 pieds ou à 460 pieds au sud de l'écluse d'entrée.

La distance totale depuis la jonction jusqu'à l'extrémité sud de l'écluse de Port Colborne est d'environ $6\frac{3}{4}$ milles.

Le fond est d'argile sur cette partie de la ligne et a une largeur de 50 pieds, et sur une étendue de 56 à 58 pieds, elle passe dans le roc, la dernière est de $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{1}{2}$ pied au-dessus des seuils de l'écluse d'entrée.

Comme les bords de cette tranchée dans le roc seront tout-à-fait verticaux, elle devrait être au moins aussi large que sur les autres parties de la ligne.

A l'endroit où se trouve l'écluse d'entrée, les rues du village de Port Colborne s'avancent dans une direction parallèle à la ligne du canal de chaque côté et la distance qui les sépare n'est pas de plus de 147 pieds.

Il sera en conséquence indispensable que l'on achète une étendue considérable de terrains de valeur, sinon, l'emplacement de l'écluse devrait être changé. Il y a de bonnes raisons de croire que le dernier mode serait le plus judicieux.

Pour que l'on soit en mesure de fournir une quantité suffisante d'eau à l'entrée, à l'époque où l'eau est basse dans le lac, les constructions devraient avoir une étendue suffisante et être faites de manière qu'il y ait des ouvertures suffisantes, presque égales à la section du canal.

Comme je l'ai dit précédemment, il y a des époques où la profondeur sur les seuils d'écluse est de moins de douze pieds. Ceci, toutefois, est de courte durée, et n'arrive seulement que par intervalles, à l'époque où l'eau est basse et où les vents du nord soufflent.

Pour faire face à ces éventualités, le fond de l'écluse agrandie ou nouvelle devrait avoir 12 pouces de profondeur de plus que celle qui existe maintenant.

Le chemin de fer de Buffalo au lac Huron traverse le canal à 150 pieds en aval de l'écluse actuelle d'entrée, de sorte qu'un nouveau pont tournant pour le passage de cette ligne sur le chenal agrandi, devra être construit à quelque endroit dans le voisinage.

L'issue du canal sur le lac Erié à Port Colborne est formée au moyen de jetées qui s'avancent dans le lac, lesquelles sont situées sur le côté sud dans une direction sud-ouest à 1,600 pieds au-delà du rivage, et la jetée a sur le côté est une direction sud et sa longueur est seulement de 500 pieds.

Une distance de 150 pieds les sépare de la ligne du rivage, et depuis ce point jusqu'à la tête de l'écluse, la distance est de 2,300 pieds. Le bassin actuel a une longueur de 1,475 pieds et une largeur moyenne de 265 pieds, il renferme une étendue d'environ 9 acres et sa profondeur est d'au moins un pied au-dessous du niveau des buses de l'écluse d'entrée.

La jetée ouest érigée principalement sur un roc plat qui, à environ mille pieds de la rive, projette légèrement au-delà de la ligne de la jetée même, à deux pieds au-dessous du seuil d'écluse, et à cette profondeur, ce roc peut être contourné jusque vis-à-vis cette partie de la jetée, qui gagne vers le sud-ouest, à une distance de cent soixante pieds.

Près de l'angle dont il a été question, sur un parcours de 250 pieds et une largeur de 25 pieds le long de la jetée, le roc s'élève à une hauteur de un à deux pieds au-dessus du seuil de l'écluse.

Les travaux pour agrandir le bassin de 725 pieds dans une direction sud, et pour approfondir de 18 pouces au-dessous du seuil de l'écluse, ainsi que pour creuser le chenal d'entrée

à d'autres endroits à au moins deux pieds au-dessous du niveau des seuils de l'écluse sont maintenant donnés à l'entreprise.

Lorsque ces travaux seront terminés, le bassin aura une longueur de 2,200 pieds et un rayon de $11\frac{1}{2}$ acres.

Le havre est assez large à son entrée et d'un accès facile; on n'a à craindre aucun danger en y arrivant du côté de l'ouest, mais dans une direction S. E. par E., à 800 pieds du phare qui se trouve à la tête de la jetée ouest, il y a un récif, à l'extrémité extérieure duquel, à l'époque où l'eau est basse dans le lac, il y a une profondeur seulement de $8\frac{1}{2}$ pieds.

Depuis un point sur le rivage, à 1,800 pieds dans une direction est de la jetée est, ce récif s'avance dans une direction sud-ouest à 2,000 pieds, où il se termine au point d'abord mentionné.

Je propose de construire un brise-lame à côté de ce récif sur toute sa longueur et de former par ce moyen un havre extérieur, qui aurait une étendue de plus de 40 acres. Il y a raison de croire que ce bassin, ainsi que le bassin intérieur, suffirait non-seulement pour le commerce du canal tel qu'agrandi, mais qu'il donnerait un abri à tous les navires qui pourraient venir chercher refuge dans le mauvais temps. On pourrait placer le phare principal, en lui donnant quelque marque distinctive, à l'extrémité extérieure du brise-lame et un autre plus petit pourrait être construit à la tête de la jetée actuelle, afin de guider les vaisseaux dans le havre durant la nuit.

Le coût probable de l'agrandissement du canal depuis la jonction au sud, y compris les canaux souterrains, l'écluse, le coursier d'alimentation, le havre et toutes les autres constructions accessoires, est évalué à environ \$2,220,000.

Comme il est bien connu que l'embouchure de la Grande Rivière est le seul havre naturel à l'extrémité inférieure du lac Érié, sur la rive canadienne, on a cru à propos de faire tels relevés et examens de manière qu'on put comparer une ligne, par la rive du canal d'alimentation, à cet endroit, avec la route de Port Colborne.

Depuis la jonction en montant, le canal d'alimentation suit une direction sud-ouest sur un parcours de $16\frac{1}{2}$ milles, jusqu'à l'endroit où il se joint au bras de Broad Creek à Port Maitland; il suit ensuite une direction plus nord-ouest et s'avance en serpentant sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles jusqu'à Dunnville.

Depuis vis-à-vis Stromness une ligne s'avance le long du lit de ce que l'on appelle "Broad Creek," jusqu'en face d'un point rocheux sur le côté est; de là elle traverse un marais parallèle au bras de Port Maitland jusqu'à la Grande Rivière, qu'elle atteint à 7,250 pieds du point de départ; ce qui donne une distance totale, depuis la jonction jusqu'à la Grande Rivière, de $17\frac{5}{8}$ milles.

Le canal d'alimentation, depuis la jonction en amont, traverse une région basse et marécageuse, dont la partie supérieure, à une profondeur de 3 à 4 pieds, se compose de terre végétale, reposant sur une épaisse couche d'argile bleue. Il a été en général formé par une tranchée de 6 à 7 pieds de profondeur au-dessous de la surface naturelle du terrain et par le dépôt de matériaux extraits le long des deux côtés: Il avait au printemps de 1845 une largeur au fond de 26 pieds avec talus ayant une inclinaison de deux pieds sur un et une profondeur d'au moins neuf pieds.

Il y avait un certain nombre d'endroits séparés par de faibles distances où l'on avait donné au fond une largeur de 35 à 40 pieds afin d'offrir un passage de front aux navires à l'époque où on avait l'intention de s'en servir comme la route de navigation principale; mais les éboulements, la boue et autres obstructions partielles ont fait que le chenal n'a plus ces dimensions.

Le niveau de l'eau, lorsqu'elle est à la hauteur voulue, a 8 pieds de plus qu'on supposait d'abord au niveau à l'eau basse du lac Érié; mais les registres et la fluctuation du lac démontrent qu'à certaines époques il subit une baisse de 6 à 10 pouces au-dessous de ce niveau. On a en conséquence supposé que le fond du bief était à 22 pieds au-dessous de la surface du canal d'alimentation ou à deux pieds au-dessous de la partie supérieure des seuils actuels de l'écluse de Port Colborne.

Ceci donnerait une profondeur moyenne à la tranchée du canal proposé d'environ 21 pieds depuis la jonction jusqu'au bras de Port Maitland ; ce chiffre peut s'appliquer à la profondeur comme à la largeur sans égard au canal actuel, car les matières du déblai ayant été jetées de chaque côté, on devra en enlever au moins la moitié quelque soit le côté où l'agrandissement se fasse, et la formation de fossés extérieurs, la reconstruction de l'écluse, canaux souterraine etc., coûteraient au moins autant que l'autre moitié.

Les nombreux ouvrages que l'on a exécutés à l'extrémité supérieure de la ligne dans le ruisseau et le marais, démontrent que les matières à enlever sont formées de vase et d'argile sur une profondeur d'au moins 14 pieds de la tranchée à faire.

Un chenal depuis la jonction en amont, de dimensions semblables à celles qui sont évaluées pour les autres sections de la ligne, avec écluses, canaux, souterrains, fossés, etc., nécessitera un déblai d'au moins 10,000,000 de verges cubes. Ces matières formeraient une levée d'une largeur d'environ 500 pieds et de 6 pieds de hauteur, sur toute la longueur de la tranchée ; et il faudrait acquérir au moins 1,300 acres de terre pour y déposer ce déblai et pour d'autres fins.

On aura à construire une écluse de prise d'eau à quelque endroit près de la Grande-Rivière et l'on devra pourvoir aux moyens d'admettre et de régler l'eau d'alimentation du canal ; une écluse sera nécessaire près de Stromness afin d'entretenir la navigation du canal d'alimentation jusqu'à Dunnville. Il faudra construire de nouveaux canaux près de ceux qui passent maintenant sous le canal d'alimentation ainsi que de nouveaux ponts. Il faudra aussi construire un pont pour donner un passage à la ligne du chemin de fer de Buffalo au lac Huron.

La ligne d'essai atteint la Grande-Rivière à environ un mille en amont de la décharge du bras actuel du canal et à 1½ mille en amont des jetées qui se trouvent à l'entrée de Port Maitland. Le cours d'eau a, à cet endroit, une largeur d'environ 300 pieds, sa profondeur de chaque côté est d'environ 12' pieds et au centre de 30 pieds ; il a les mêmes largeur et profondeur jusqu'à près de l'entrée du canal actuel ; mais en face du quai de Moss, à environ 400 pieds en aval, on a trouvé 17 pieds d'eau au centre et 400 pieds plus loin ; la profondeur était de 15 pieds. De ce point la profondeur du chenal diminue de 12 à 13 pieds jusque vis-à-vis un quai qui se trouve au centre du village, et son cours est sur une certaine distance à la fois étroit et sinueux. A l'extérieur la profondeur augmente graduellement à 18 pieds vis-à-vis l'extrémité nord de la jetée ouest ; de là, dans la direction du lac, il y a au centre du chenal une profondeur de 19 à 20 pieds.

L'entrée est formée au moyen de jetées qui ont une direction sud-ouest et sont placées chacune à 180 pieds de distance, de sorte qu'une jetée sur le côté ouest s'avance à 400 pieds plus loin dans le lac que celle qui se trouve sur le côté est ; la dernière a une longueur de 1,400 pieds, la jetée intérieure a 1,000 pieds ; elle s'avance du rivage dans une direction S. S. O., et forme un brise-lame sur ce côté.

La jetée ouest a une longueur de 1,600 pieds et les 600 pieds intérieurs s'avancent au sud du rivage.

A l'intérieur, l'espace est considérable, mais à l'exception d'un chenal comparativement étroit, il est peu profond, de sorte qu'à présent on ne peut offrir d'abri aux gros navires à moins que ce ne soit au nord de l'entrée du canal actuel.

L'embouchure de la Grande-Rivière est d'un accès facile du lac et elle a l'avantage d'être ouverte plus à bonne heure au printemps que d'autres endroits, qui se trouvent plus à l'est sur le lac Érié. On pourrait en faire sans doute un havre excellent, capable d'abriter une flotte considérable.

Mais nonobstant tous les avantages naturels que cette rivière possède, il est évident qu'on n'agirait pas avec économie et conformément aux véritables intérêts de la navigation, si on la choisissait comme le terminus sur le lac Érié pour le canal dont l'agrandissement est projeté, d'autant qu'elle entraînerait une dépense égale au coût d'un nouveau canal long de 17½ milles, et nécessiterait des excavations considérables qui seraient faites en pure perte, tandis qu'il y a déjà une ligne, longue seulement de 6½ milles ayant au moins la moitié des dimensions voulues.

L'agrandissement du canal le long du coursier d'alimentation, et dans le marais jusqu'à la Grande-Rivière, ainsi que les autres constructions nécessaires, améliorations du havre, etc., coûterait au moins \$4,260,000.

Il est toutefois important que le canal d'alimentation soit entièrement déblayé, que le fond soit creusé d'environ deux pieds, et que l'on établisse quelques autres passages.

Je crois qu'on pourra obtenir par ce moyen un plus gros volume d'eau de la Grande-Rivière, alors que son niveau est le moins élevé, même à l'époque de la sécheresse, et l'on surmontera sans doute, dans une grande mesure, la difficulté que l'on a jusqu'à présent éprouvée sous ce rapport. Dans le cas où l'agrandissement du canal se ferait à la saison des pluies, l'approfondissement du canal d'alimentation offrirait un passage temporaire au commerce par cette route, ainsi que cela a eu lieu lors de la construction du canal actuel.

Il est probable que par ce moyen, les travaux qui ont trait à la tranchée dans le roc en aval de Port Colborne, au lieu de se faire seulement l'hiver durant plusieurs années, pourraient s'exécuter au moins un an sans interruption, ce qui faciliterait grandement les opérations et permettrait de répondre au plus tôt aux pressantes demandes du commerce.

Les diverses questions importantes qui se rattachent à l'agrandissement du canal ayant été, je crois, exposées sous leur véritable jour au département et d'une manière aussi complète que les bornes d'un rapport ordinaire le permettaient, je crois maintenant utile de donner un court résumé des raisons principales qui ont fait choisir la route recommandée :

1o. Elle est la route praticable la plus courte à travers la péninsule ; elle n'a qu'une longueur de 26½ milles et ce fait est de la plus haute importance pour un canal situé entre les deux grands lacs, car on obtiendrait ainsi plus de rapidité dans le trajet.

2o. C'est la ligne de navigation la plus économique que l'on puisse former avec des dimensions capables de répondre pleinement à tous les buts que l'on veut atteindre.

3o. Les havres aux deux extrémités sont d'un accès facile, à l'abri des glaces, et n'ont aucun des courants, bancs, battures, etc., qui offrent des inconvénients, et que l'on trouve presque toujours invariablement aux havres situés près des embouchures des grandes rivières. Ils sont ouverts de bonne heure au printemps et ils continuent de l'être longtemps après la clôture de la navigation, et moyennant une dépense raisonnable, ils pourraient être mis en état de répondre pleinement au commerce du canal agrandi.

Le coût probable des travaux projetés entre Port Colborne et Thorold ainsi que je l'ai déjà établi, sera d'environ	\$4,060,000
De Thorold à Port Dalhousie via la ligne nouvelle et directe maintenant recommandée.....	5,180,000

Total..... \$9,240,000

L'exécution de cette colossale entreprise prendrait en tous temps trois à quatre ans, et il n'est pas probable que cette période de temps soit abrégée à cause de la rareté de la main-d'œuvre, à moins qu'il n'arrive un grand nombre d'artisans d'autres pays.

Il est important que le point de partage soit maintenu autant que possible à sa hauteur ordinaire, au moins jusqu'à ce qu'on obtienne la largeur additionnelle ; on pourra alors l'abaisser à celui du lac Erié.

On pourra passer alors au canal toute la largeur voulue, sans que les opérations ne nuisent au passage des navires.

On pourra, dans l'exécution de ces travaux, employer un nombre suffisant de dragueurs, afin que l'agrandissement se fasse aussi rapidement que les circonstances le permettront.

La nature et l'étendue de l'entreprise me font croire qu'elle pourra être exécutée d'une manière plus économique et plus satisfaisante en adjugeant l'ouvrage par sections que par tout autre mode que l'on pourrait adopter.

Il est aussi important, que, dans chaque cas, l'ouvrage soit confié à des entrepreneurs parfaitement compétents et à des prix tels qu'ils représenteront réellement sa valeur. Si l'on n'adopte pas cette manière d'agir, personne ne saurait bien établir le temps qu'il faudra pour mettre à exécution l'agrandissement projeté.

Le relevé a été confié à M. Thomas Munro, dont le rapport se trouve ci-joint.
Je désire exprimer à ce monsieur mes remerciements pour la manière zélée et énergique avec laquelle il a rempli ses devoirs, et pour l'assistance qu'il m'a donnée dans tout ce travail.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN PAGE,

Ingénieur en Chef, Travaux Publics.

RAPPORT DE L'OFFICIER CHARGÉ DU RELEVÉ.

OTTAWA, 23 janvier 1872.

JOHN PAGE, Ecr.,

Ingénieur en Chef, Travaux Publics,

MONSIEUR,—Conformément aux instructions, j'ai fait les relevés et l'examen des diverses routes proposées pour l'agrandissement du canal Welland, de manière, je l'espère, à pouvoir en arriver à une décision sur la meilleure ligne à adopter pour l'amélioration de cette grande entreprise publique ; et j'ai maintenant l'honneur de soumettre, pour votre information, le résultat général de ces travaux, qui se trouve compris dans le rapport suivant, dans les plans et profils ci-joints, etc., etc.

Comme vous avez fréquemment exprimé le désir, pendant le cours des relevés, que le compte-rendu de mes travaux fut aussi complet que possible, afin qu'on obtint d'une manière exacte toutes les données nécessaires pour discuter pleinement les mérites relatifs des divers projets, j'ai l'honneur de soumettre une liste des relevés et mesurages qui ont été faits.

1. Un relevé général et une carte topographique de la région située entre Thorold et Port Dalhousie.

2. Un relevé du canal actuel, entre Thorold et Port Colborne, et des profils, partageant cette étendue en distances d'environ 500 pieds.

3. Les mesurages, les niveaux et les forages le long du canal d'alimentation et par le Broad Creek jusqu'à Port Maitland.

4. Un relevé du Twelve Miles Creek et de ses affluents à l'est, avec profils longitudinaux ; les lignes partent des eaux supérieures pour se relier au canal actuel près de la ville de Welland.

5. Un examen et un relevé partiel de la "Tranchée Latérale" projetée à Niagara ; ainsi que les sondages de l'embouchure de la rivière, etc.

Conformément aux instructions que vous avez données dès le principe, les relevés ont été faits dans le but d'obtenir une ligne praticable pour l'agrandissement avec des écluses isolées sur tout le parcours. Alors que le travail était fort avancé, vous m'avez informé que l'échelle recommandée par les commissaires des canaux pour la navigation proposée, était pour un chenal de 100 pieds de large au fond, avec pentes de deux à un dans l'argile, écluse de 270 pieds entre les poteaux-tourillons, 45 pieds de large et d'une profondeur de 12 pieds sur les seuils d'écluse ; profondeur du canal, 13 pieds. Les quantités ont été estimées pour un canal de cette dimension.

1. Il est évidemment impossible d'agrandir suffisamment le canal actuel, de son extrémité nord, surtout parce que plusieurs écluses de la rangée de la montagne sont si rapprochées. Les unes des autres qu'on ne saurait les allonger sans être obligé d'en accoler plusieurs ensemble ; disposition qui serait loin de satisfaire aux améliorations projetées. On a donc dû chercher une nouvelle ligne au moyen de laquelle la descente entre Thorold et le lac Ontario pourra

être rachetée au moyen d'écluses isolées séparées par des biefs d'une étendue suffisante pour que des vaisseaux d'un gros tonnage puissent passer à côté l'un de l'autre sans encombre.

Je me suis d'abord occupé de ce sujet, comme ayant une importance vitale pour toute la question; et afin de rendre les résultats intelligibles, je vais m'efforcer brièvement de décrire les caractères principaux du pays environnant.

L'escarpement du Niagara (appelé ici montagne) suit généralement une direction à l'ouest des hauteurs de Queenston jusqu'à Hamilton, et à une distance de 6 à 8 milles de la rive du lac Ontario, son sommet est de 350 à 360 pieds au-dessus du lac, près de Thorold. C'est un des plus grands obstacles qu'il faudra surmonter dans la construction d'un canal reliant les lacs Ontario et Érié.

Bien qu'en beaucoup d'endroits sa surface soit presque perpendiculaire, il s'y trouve cependant des échancrures qui détruisent la régularité générale de son profil et dont la pente est bien moins rapide. C'est par ces échancrures que les cours d'eau qui arrosent la partie nord du plateau supérieur trouvent leur issue dans la plaine.

Pour le canal actuel, l'on a profité des avantages qu'offrait le lit d'un de ces cours d'eau.

Le Twelve Mile Creek, qui prend sa source dans les côteaux (*Short hills*) vers le milieu de la péninsule qui sépare les lacs Ontario et Érié, se jette dans le dernier de ces lacs au village de Port Dalhousie, où se trouve l'entrée inférieure du canal.

Par l'endigement de l'embouchure de cette crique, ses eaux ont été refoulées jusqu'à la seconde écluse, dans la ville de Ste. Catherine, c'est-à-dire à environ trois milles dans l'intérieur. A la troisième écluse, le canal laisse le cours d'eau principal pour suivre un bras sinueux de ce cours jusqu'au pied de la montagne, à laquelle on arrive en même temps qu'à la 15^{me} écluse à épartir du lac Ontario. La pente est alors rachetée obliquement par une série de six écluses désignées sous le nom d'écluses de la Montagne, à la tête desquelles le canal tourne rapidement vers le sud, pour suivre le côté ouest de l'inclinaison jusqu'à ce que le niveau de 318 pieds au-dessus du lac inférieur soit atteint à l'écluse No. 25, dans le village de Thorold.

Un examen de cette partie de la ligne entre Thorold et ce que l'on appelle Collier's Bend a clairement démontré que tout le sol disponible là pour des fins de canal était occupé par le canal actuel, avec ses réservoirs, emplacements de moulin, etc., et qu'il était impossible d'en faire passer un autre à côté, vu qu'il a été décidé qu'il fallait donner au premier les dimensions voulues en l'agrandissant.

Ce que voyant, l'on a dirigé notre attention sur le côté de la vallée de la Ten Mile Creek, qui semblait offrir la descente la plus facile vers le lac Ontario.

Cette crique prend sa source vers le centre de la partie nord du township de Stamford, et sur le plateau au-dessus de la formation de Niagara. Son cours suit une direction presque toujours ouest pendant quatre milles environ, jusqu'à la ferme de Peter Hoover, sur le lot 15 du township de Thorold, et immédiatement en arrière du village.

Ici, le cours d'eau, qui est très petit, tourne rapidement vers le nord à angles droits avec sa première direction, et passant par un ravin d'à peu près un demi mille de long, profondément creusé dans l'argile, il tombe d'une falaise qui forme le bord de la montagne, à la carrière au Ciment de Brown.

La chute a lieu à l'embouchure du ravin, où ses bords ont environ 40 pieds de hauteur. Le niveau du cours d'eau, en bas, est d'environ 80 pieds au-dessous de celui du plateau. Cet endroit peut être désigné comme pointe sud d'une profonde vallée, sur une partie de la pente ouest de laquelle passe le canal actuel, ainsi qu'il a été dit plus haut.

A l'endroit où le ravin débouche dans cette vallée, ses bords, comme on vient de le dire, sont élevés, et depuis là le terrain va en baissant, le long de la base de la falaise, dans une direction nord-est, et laisse voir de plus en plus un roc dénudé jusqu'à ce qu'on atteigne les extrémités est de la vallée, point où son élévation presque perpendiculaire est de plus de 100 pieds.

En suivant le pied de la rampe, l'on rencontre le chemin de fer Grand Occidental à environ un mille et quart de l'embouchure du ravin. Ce point devant servir à guider la localisation du canal, son passage dans les environs peut se décrire ainsi brièvement.

La ligne traverse le canal actuel à l'écluse No. 12, à environ deux milles en bas de Thorold. Elle suit après cela une direction générale un peu au sud de l'est vers le pont suspendu,

traverse le Ten Mile Creek à environ $1\frac{1}{4}$ mille de la station de Thorold et entre dans la grande tranchée par laquelle la montagne est rachetée à environ un mille plus à l'ouest. Ici, la pente est de 38-54 pieds par mille, et dans la vallée de la crique il y a une courbe considérable à décrire dans une grande profondeur.

Ainsi, en regardant au nord de l'embouchure du ravin, à la Carrière au Ciment, une étendue de forme triangulaire, formée par le chemin de fer Grand Occidental, se présente, ainsi que les côtés est et ouest d'une profonde échancre dans la ligne de la montagne convergeant au point mentionné. Au bas du centre de cet espace, le Ten Mile Creek suit une direction nord jusqu'au lac et traverse le chemin de fer tel que ci-dessus décrit. Son embouchure est à environ trois milles à l'est de Port Dalhousie.

Toute la pente est entre le ravin et le chemin de fer a été soigneusement exploré et l'on en a aussi pris tous les niveaux. Les profils ont de même été tracés jusqu'au nord du chemin de fer jusqu'à ce que le terrain cessât d'offrir des difficultés au passage d'un canal.

Comme l'on vit bien vite que si le ravin décrit pouvait être utilisé, une route pourrait être ouverte pour relier le canal actuel au village de Thorold, on a mesuré ce ravin et pris les niveaux sur tout son parcours. Le terrain entre le coude mentionné sur la ferme Hoover et l'étang Marlatt a aussi été profilé sur une étendue d'environ $\frac{3}{4}$ de mille de long sur un mille de large.

Ces opérations ont eu pour résultat de faire connaître qu'une assez bonne localisation pouvait être obtenue entre l'étang Marlatt et le chemin de fer Grand Occidental, c'est-à-dire sur la partie la plus difficile de la route de Thorold au Port Dalhousie.

Je vais en faire la description plus particulièrement, tout en soumettant mes raisons en faveur de la ligne projetée.

La difficulté de choisir une localisation divergeant du canal actuel a été grandement augmentée par la construction du chemin de fer de Welland.

Cette ligne suit le côté est du canal de Port Colborne à Port Dalhousie. En arrière de Thorold, elle est localisée dans le ravin formé par le Ten Mile Creek (déjà décrit), qui est la meilleure route pour atteindre le niveau inférieur. La pente du ravin est néanmoins de 80 à 90 pieds par mille, inclinaison qui se continue pendant près de trois milles. Il est donc visible qu'il faut utiliser le canal actuel autant que possible, et pour cela il faudrait que la nouvelle ligne commençât aussi près que cela se peut judicieusement des écluses de la montagne. D'un autre côté, il est clair que le ravin offre la meilleure ligne pour l'agrandissement, vu la grande somme de travaux d'excavation que son adoption éviterait.

Une ligne d'essai a été en conséquence tirée divergeant du milieu de la petite tranchée profonde et gagnant le ravin aussi directement que le permettait sa position. La ligne serait courte et peu dispendieuse entre ces deux points.

Mais après mûr examen, il fut jugé à propos de ne pas l'adopter, parce qu'il fallait traverser le chemin de fer trop obliquement—entre les bords d'un étroit ravin—et à un point où la pente de la voie est de 80 à 90 pieds par mille.

Pour éviter cela, il devint nécessaire d'aller plus au sud que la petite tranchée profonde et après une soignée exploration du terrain, l'étang Marlatt nous parut, dans les circonstances, le lieu le plus propre à cette fin.

En continuant la ligne générale du bief au sud du pont de Hurst, à travers le chemin conduisant à Allanburg et le chemin de fer Welland, ce dernier peut-être traversé à un angle assez avantageux et là où il est presque de niveau. La hauteur des rails se trouvant à environ 9 pieds au-dessus de la surface actuelle de l'étang, elle faciliterait aussi la construction d'un pont tournant à cet endroit.

En outre, il y aurait un avantage évident à pouvoir tirer d'une aussi grande nappe d'eau que le long bief en aval d'Allanburg l'alimentation du canal projeté de même que celle du canal actuel.

Après avoir traversé le chemin de fer, la ligne d'essai se dirige vers le nord par une courbe d'un rayon de 100 pieds et entre dans le ravin au coude sur la ferme Hoover.

On a profité d'un petit bras de l'étang Marlatt et aussi de la conformation du terrain, pour diminuer, autant que possible, les travaux d'excavation. Ils sont, cependant, encore considérables, car il faudra que la colline traversée par la petite et profonde tranchée soit encore percée. A partir du point divergeant, tel qu'indiqué depuis le lac Ontario jusqu'à la 24^{me} écluse, la distance est de 5,130 pieds, dont environ 2,630 seront en tranchée. Les 2500 pieds restant passent par l'étang Marlatt, où il y a de 5 à 9 pieds d'eau.

De la 24^{me} écluse à l'embouchure du ravin, la distance est de 2,400 pieds. Il est proposé que la ligne centrale du nouveau canal, en descendant le ravin, passe à la place de celle du chemin de fer, la ligne de ce dernier devant être portée à environ 120 pieds à l'ouest.

Bien qu'ici les travaux devront être considérables, et qu'une grande partie sera à faire dans le roc, l'on en est pas moins convaincu que ce sera la meilleure ligne qu'il est possible d'ouvrir dans les circonstances actuelles. De cette manière, le chemin de fer pourra être refait précisément sur le même niveau qu'à présent, et le changement de sa ligne peut se faire par une courbe facile juste au nord de la station de Thorold, la tangente, en descendant le ravin étant, tel que ci-dessus mentionné, de 120 pieds parallèle à et à l'ouest de sa position actuelle, de manière à rejoindre la ligne existante à une petite distance de la carrière de ciment, ce qui, à cette place, redresserait une partie de la voie qui est maintenant courbe. En un mot, le changement projeté ne nuirait aucunement au trafic de la ligne.

L'écluse 21 est située sur la pente au nord de l'embouchure du ravin, et entre elle et l'écluse No. 24, les biefs sont indiqués comme étant de 630 pieds chacun.

Dans la tranchée, le roc se composera des couches supérieures de pierre calcaire de Niagara, au nombre desquelles se trouve la pierre d'où l'on tire le ciment bien connu de Thorold.

De l'embouchure du ravin à l'intersection du chemin de fer Grand Occidental, la ligne suit graduellement la pente et passe près de l'extrémité nord du cimetière de Thorold et près de l'ancienne église de pierre aujourd'hui abandonnée. Au chemin de fer, la distance depuis le point de départ est de 2.40 milles.

Quant aux écluses et biefs, la même disposition, à peu près, est conservée de l'écluse 24 à l'écluse 17, avec cette différence que l'on propose de réunir cette dernière aux culées du pont tournant qu'il faudra construire à l'intersection du chemin de fer Grand Occidental ; car une écluse et un bief embrassant ensemble une largeur de 1,000 à 1,100 pieds, déduction faite de l'écluse, il reste au bief une longueur de 630 à 730—cette longueur sera trois fois celle du plus grand navire qui passera par le canal agrandi. La hauteur de toutes ces écluses est de 14 pieds ; le niveau au-dessus du No. 24 est de 320 pieds, et au chemin de fer Grand Occidental, au-dessous du No. 16, de 260 pieds au-dessus de la surface moyenne du lac Ontario.

Comme on l'a dit déjà, le sol le long de la pente est a été soigneusement examiné et mesuré, afin que si l'on ne s'oppose pas à l'adoption d'écluses de 16 pieds de hauteur, une autre ligne puisse être facilement tracée et estimée sur cette base. Dans ce cas, la longueur de l'écluse et du bief pourra être portée à près de 1,300 pieds. Une écluse pourra être ainsi retranchée, la descente pouvant s'opérer par sept écluses au lieu de huit, tel qu'indiqué.

Même avec des écluses de 14 pieds d'élévation, il est possible d'obtenir une plus grande longueur de bief en portant la ligne plus près de la montagne et en la faisant serpenter davantage, avec la même ou une moindre chute, si cela était nécessaire.

Comme le Grand Occidental monte vers l'est par une rampe de près de 40 pieds par mille, et que c'est dans cette direction qu'il voiture son principal trafic (le fret), il est évident que l'on ne pourrait augmenter cette inclinaison. Le niveau des rails, cela va sans dire, guidera celui de la surface de tout canal au point d'intersection.

Un coup d'œil jeté sur la carte fera voir que le plus près sera une ligne de l'embouchure du ravin au chemin de fer qui va jusqu'au centre de la vallée du Ten Mile Creek, plus courte sera la distance entre ces points; et, comme on l'a dit plus haut, le chemin de fer s'élevant rapidement dans la direction est, il faudra nécessairement une plus grande chute, ou en d'autres termes, les écluses seront plus nombreuses sur une moindre distance.

Où le chemin de fer traverse la crique, ses rails sont à 198 pieds au-dessus du niveau moyen, et au point d'intersection proposé pour le canal, ils sont à 216 pieds au-dessus du même niveau.

Cette partie de la ligne a été particulièrement décrite, parce que plus loin il en sera question en même temps que du projet de tranchée latérale jusqu'à Niagara. Le chemin de fer franchit, les difficultés de localisation ne cessent pas pour cela. Jusqu'au nord, le sol monte encore pendant plus d'un mille, et il a fallu en faire un examen soigneux pour s'arrêter à une ligne praticable.

Près de l'intersection du chemin de fer, il a été nécessaire de décrire une assez forte courbe vers l'ouest afin d'arriver aussi directement que possible au ravin de May, lequel, après avoir été attentivement examiné et mesuré, a paru être l'endroit le plus avantageux pour descendre jusqu'au bief en amont de l'écluse No. 1 au Port Dalkousie.

La position du pont tournant est en conséquence indiquée sur une courte tangente entre deux courbes se dirigeant vers l'ouest et d'un rayon de 1000 pieds chacune.

La ligne va ensuite presque directement jusqu'à 3.62 milles, car l'on a pris avantage de hautes terres entre deux petits tributaires du Ten Mile Creek.

Cela évitera de faire passer le canal dans un lieu où il y aurait à faire de fortes levées. Sur la longueur de 1.22 mille au-delà du chemin de fer, les écluses Nos. 16, 15 et 14 (chacune de 14 pieds d'élévation) l'écluse No. 13 (13 pieds d'élévation) et les écluses 12 et 11 (chacune de 10 pieds d'élévation) sont indiquées. Les biefs de toutes ces écluses sont de 630 à 850 pieds.

La ligne d'essai tourne ensuite légèrement vers l'ouest, se dirige vers l'extrémité ouest du cimetière de Ste. Catherine, et traverse le Ten Mile Creek, où ses bords sont très-bas, à 3.92 milles.

Il est à remarquer que dans le voisinage du Grand Occidental, les bords de tous les bras du Ten Mile Creek sont élevés, mais à environ trois quarts de mille au nord de cette crique, ces vallées disparaissent et les cours d'eau sont presque de niveau avec la contrée avoisinante. On a profité de cela pour traverser le Ten Mile Creek à un endroit avantageux.

Le coin du cimetière est atteint au bout de 4.56 milles, et le chemin de Ste. Catherine à Homer, etc., est ici traversé. La ligne actuelle est indiquée sur la carte comme tournant légèrement à l'est à l'effet de raccourcir la tranchée dans la côte de gravier sur laquelle passe le chemin et afin de traverser ce dernier autant que possible à angles droits.

De cet endroit, la ligne d'essai incline un peu à l'ouest et passe là où le chemin de Niagara traverse la ligne de division des lots 14 et 15 de Grantham. Il y a cinq chemins qui se réunissent ici qui peuvent être desservis par un seul pont. La longue tangente indiquée est produite un peu plus loin, et ensuite, par une légère courbe la ligne d'essai traverse le chemin de fer de Welland pour la deuxième fois au bout de 7.01 milles et immédiatement au sud de la courbe près de l'extrémité de la rampe jusqu'au Port Dalhousie.

On remarquera que depuis l'écluse No. 11 jusqu'au point d'intersection avec le chemin de fer de Welland, la ligne suit une direction nord-ouest et que le sol n'offre aucun obstacle. Une courbe est indiquée jusqu'au nord du cimetière à l'effet d'éviter des propriétés, maisons, etc., de particuliers. Une ligne droite, cependant, peut être obtenue sans exiger plus d'excavation que pour celle maintenant projetée.

A partir de la seconde intersection du chemin de fer de Welland, la ligne va jusqu'à la tête du bras nord du ravin de May, qu'elle descend jusqu'au canal actuel, dont le centre est atteint au bout des 8.86 milles du point divergeant au-dessus de Thorold.

Jusqu'au sud du chemin de fer, le maximum de l'élévation des écluses est de 14 pieds, et la longueur des biefs varie de 830 à 7,000 pieds. Le canal pourra être facilement construit entre les écluses 11 et 5, la dernière étant tout près du chemin de fer.

De ce point à la tête du ravin de May, les travaux seront considérables si la rampe du chemin de fer sert de guide aux niveaux du canal. On jugera peut-être à propos plus tard de changer la localisation ou la rampe de la voie, ou les deux.

De Ste. Catherine à la tête de la rampe descendant au Port Dalhousie, le niveau des rails ne diffère pas beaucoup de celui du terrain adjacent, de sorte qu'il faudra que la surface du canal soit entièrement dans une tranchée pour pouvoir passer sous la ligne actuelle et donner en même temps aux appareils d'un pont tournant la hauteur nécessaire.

Il suit de là que le plus tôt le chemin de fer pourra être atteint à partir de la tête du ravin, moins seront considérables les travaux du canal, car, immédiatement après le passage de la voie ferrée, la surface d'eau pourra être élevée de la tranchée, tel qu'indiqué sur le profil. Pour rendre cela facile à comprendre il est nécessaire de décrire la ligne d'essai à la sortie du ravin de May.

Le niveau du canal actuel au-dessus de l'écluse No. 1 au Port Dalhousie est donné comme étant à 12 pieds au-dessus de la surface moyenne du lac Ontario. En plaçant la seconde écluse au-dessus du lac sur le côté sud de l'entrée du ravin, et en refoulant l'eau à l'aide d'une digue, on pourra obtenir un bief de 1,350 pieds de long et généralement d'une bonne profondeur. L'écluse No. 3 pourrait être placée un peu à l'ouest de la route de Port Dalhousie à Ste. Catherine. Entre elle et le No. 2, le bief serait alors d'environ 1,000 pieds et le niveau de surface du canal de 44 pieds au-dessus du plan de niveau. L'écluse No. 4 pourrait être placée près de l'endroit où passe le bras nord du ravin—la surface au-dessus de ce bras étant de 60 pieds environ au-dessus du plan de niveau. Cela donnerait la hauteur voulue pour passer sous la rampe actuelle du chemin de fer Welland, laquelle, au point d'intersection, est de 68 pieds au-dessus du sol.

Il serait très facile, pour les 48 pieds que l'on veut racheter par trois écluses, de les diviser en quatre écluses, au besoin. En ce cas, il serait peut-être préférable d'adopter le bras sud du ravin pour localiser le canal. Cela n'augmenterait la longueur totale que de 500 ou 600 pieds. Mais les calculs sont aujourd'hui faits pour la ligne passant par le bras nord.

Comme on l'a dit déjà, la ligne d'essai joint le canal actuel au bief au-dessus de l'écluse No. 1.

Entre ce point et Port Dalhousie se trouve une grande baie de 40 acres de superficie sur le côté est du canal, où il y a à présent de 12 à 15 pieds d'eau sur un fond de vase. Cela ferait un grand bassin où pourrait trouver place un grand nombre de navires. Elle est presque complètement entourée par les terres, de sorte que tous les navires qui ne pourraient prendre le lac à cause de mauvais temps pourraient y rester en sûreté sans nuire aucunement au passage de ceux qui montent.

Des sondages ont été faits dans cette baie,—entre les quais d'entrée et jusqu'au havre—et à quelque distance dans le lac. Des profils ont aussi été tracés sur le côté est de l'écluse actuelle, à Port Dalhousie, où il semble que devrait être construite l'écluse de grandes dimensions.

Depuis l'écluse jusqu'à l'extrémité des quais, distance de 3,200 pieds, la profondeur générale, avec 12 pieds d'eau sur le buse inférieur, est de $10\frac{1}{2}$ à 12 pieds. Une partie des matières formant le fond est dure ; mais l'on n'en doit pas inférer qu'il sera très difficile d'obtenir la profondeur nécessaire à un canal ayant les dimensions projetées. Une partie de ces travaux est maintenant donnée à l'entreprise. Depuis les quais et dans la direction du lac, la profondeur augmente graduellement, et il n'y a ni battures ni obstacle aux approches de ce havre.

Pendant la période des relevés et examens, tous les renseignements obtenus de capitaines de navires et autres personnes connaissant pratiquement les exigences du trafic du canal prouvent clairement que Port Dalhousie est un des meilleurs ports du lac Ontario. Il suffira de l'approfondir et agrandir pour qu'il soit en rapport avec les améliorations projetées, et ces travaux pourront se faire sans trop de dépense.

Des lignes d'essai ont été tirées depuis la route projetée ci-dessus décrite jusqu'à un autre ravin sur la rive droite du canal actuel, sur le lot No. 21 de Grantham (IV^{me} Concession) et à environ un mille en aval de l'écluse No. 2. Un examen général a été fait de ce côté dans le but de trouver quelque place pouvant améliorer la localisation projetée. Les résultats ont démontré que le point choisi pour l'entrée du canal était certainement le plus avantageux.

La description qui précède fait connaître l'aspect général de la ligne projetée pour l'agrandissement entre Thorold et Port Dalhousie. Elle est d'environ trois quarts de mille plus courte que par le canal actuel entre les mêmes points, et elle ne décrit aucune courbe qui puisse donner lieu à des objections, tandis que 60 p. cent de toute la distance de $8\frac{2}{3}$ milles suivent une ligne droite ou à peu près. Il y aura amplement de l'espace entre les écluses pour permettre aux navires de passer de front, et le passage du chemin de fer pourra se faire sans déranger la rampe actuelle et tout en assurant le fonctionnement efficace du canal projeté. S'il arrivait que la ligne recommandée fut adoptée dans son ensemble, les niveaux relatifs de l'ancien et du nouveau canal permettront de créer de grands pouvoirs d'eau sur divers points. La nature du sol sur lequel passe la ligne est si avantageux à la construction de levées étanches que les pertes provenant du coulage et de l'infiltration (qui sont souvent considérables) se réduiront probablement au minimum, tandis que pour l'exécution des travaux, la proximité de grandes carrières d'excellente pierre et l'abondance du ciment de première classe seront reconnues d'un grand avantage. Finalement, le terminus du lac Ontario de cette ligne peut facilement, ainsi qu'on l'a déjà dit, être améliorée de manière à satisfaire au surcroît de trafic qui prendra certainement cette route lorsqu'elle aura subi l'agrandissement projeté.

Près du lieu où la ligne d'essai jusqu'à Port Dalhousie dépasse l'encoignure ouest du cimetière de Ste. Catherine, elle longe la tête d'un bras du Ten Mile Creek qui entre dans le canal actuel à l'endroit appelé Collier's Bend, à une petite distance en aval de l'écluse No. 5.

Il serait sans doute possible de descendre par ce ravin et de relier le nouveau au canal actuel, mais la ligne se trouverait entre de grandes élévations qui rendraient difficile la localisation des déversoirs de décharge nécessaires, et le chenal serait sinueux et impropre à la navigation que l'on a en vue.

Cette ligne nuirait au coursier qui alimente aujourd'hui les moulins de Ste. Catherine et traverserait le chemin de fer de Welland où le remblai est très-élevé, ce qui nécessiterait un pont de trop grandes dimensions. L'on dit aussi que le sol du ravin, à quelques pieds de sa surface, est formé, par endroits, d'une espèce de sable mouvant tout-à-fait impropre aux fondations des écluses.

Mais il me paraît que la principale objection à cette route—objection de nature à l'emporter sur toutes les considérations ordinaires d'économie—vient de ce qu'elle conduit dans le chenal tortueux du canal actuel, où le trafic des deux se réunirait, et où, en quelques endroits, il serait presque, sinon tout-à-fait, impossible d'obtenir une ligne adaptée aux exigences du canal agrandi.

A mon humble avis, lorsqu'elles seront divisées à Thorold, les lignes de trafic ne devraient pas être réunies dans le même chenal avant d'arriver au bassin de Port Dalhousie, où il y a assez de place pour qu'elles ne se nuisent pas. Pour ces raisons, le canal actuel n'a pas été exploré de Collier's Bend à Port Dalhousie, mais des documents existants, on peut tirer toutes les informations d'après lesquelles on pourrait faire une estimation approximative de la dépense, si la proposition de faire l'élargissement par cette route était acceptée. Le profil indique l'éclusage et un tracé longitudinal du ravin, qui a été mesuré et profilé d'un bout à l'autre.

2. De Thorold à Port Colborne, le canal actuel a été exactement mesuré et profilé de 500 en 500 pieds, de manière à offrir une donnée suffisamment exacte pour faire une estimation approximative du prix de revient de l'agrandissement.

Conformément à vos instructions, les quantités entre Thorold et Allanburg ont été calculées sur la condition que l'eau de chaque bief entre ces points serait élevée de deux pieds au lieu de creuser le fond pour obtenir la profondeur voulue.

Jusqu'au coude en amont du pont d'Allanburg, à la traverse du chemin Holland, la ligne actuelle est généralement suivie. A ce point, cependant, comme l'on objecte sérieusement à l'approche de l'écluse depuis le bief inférieur, on pourrait adopter une nouvelle ligne pour l'agrandissement. Cela permettrait d'exécuter les travaux nécessaires sans interrompre la circulation du canal actuel.

Le terrain, dans le voisinage d'Allanburg, a été exactement profilé pour que la nouvelle ligne à cet endroit fut localisée sur le côté ouest dans la position la plus avantageuse.

Entre Allanburg et Port Robinson, le profil de la tranchée profonde a été tracé avec soin, et les calculs pour l'élargissement de cette colossale excavation sont faits pour la même largeur de fond que les autres parties du canal projeté, c'est-à-dire de 100 pieds.

De Port Robinson à Welland, le canal, à quelques places, passe près de la rive gauche de la rivière Chippewa et entre deux levées considérables sur le côté de la rivière. A cet endroit, l'agrandissement devra se faire de l'autre côté, afin d'éviter de dégrader les levées rendues solides par des réparations et par le tassement qui s'est fait depuis leur formation.

A la ville de Welland, on a fait de nombreux profils et sondages de la rivière, afin d'obtenir une ligne pour un nouvel aqueduc, dans le cas où il serait jugé nécessaire d'en construire un. Entre Welland et la jonction du canal alimentaire, l'excavation devra se faire sur le côté ouest du canal. Plus loin, sur la longue ligne droite et jusqu'à Ramney's Bend, l'agrandissement devra aussi se faire sur le même côté. Le chemin de halage est aujourd'hui du côté est du canal, ainsi que le chemin de Welland à Port Colborne.

Dans la tranchée dans le roc en amont de Ramney's Bend, et dans celle depuis le bas du pont de pierre jusqu'à Port Colborne, les quantités sont prises du côté est, la levée ouest étant couverte de grosses buttes de terre formées lors du creusement du canal actuel.

A Port Colborne, le havre a été soigneusement examiné et sondé, ainsi que son entrée et une petite distance au-delà du phare sur l'extrémité du quai ouest.

Le résultat de ces mesurages a été de démontrer qu'il existe une étendue considérable de roc en dedans du quai ouest, et qu'il sera nécessaire de l'enlever jusqu'à la profondeur voulue pour l'entrée lorsque le canal sera élargi.

Je crois que ces travaux sont maintenant donnés à l'entreprise.

A Port Colborne, il sera probablement nécessaire de construire une écluse additionnelle de la dimension et profondeur voulues pour le canal projeté, celle d'aujourd'hui n'étant que de 230 pieds de long entre les poteaux-tourillons.

En temps calme et au niveau ordinaire du lac, aucune de ces écluses ne serait de service lorsque l'eau du lac Érié y serait introduite; mais comme les soudaines fluctuations causées par les tempêtes ont rendu nécessaire que l'écluse actuelle fût munie de deux jeux de portes ouvrant en sens contraire, il est à présumer que les mêmes précautions seront prises pour la nouvelle. Cela permettrait d'élever temporairement le niveau du point de partage dans le besoin.

Il est évident qu'il serait impossible de faire passer par ces écluses la grande masse d'eau nécessaire à l'alimentation du nouveau canal et à celle du canal actuel en bas de Thorold. Il faudra donc construire un grand déversoir pour obvier à cette insuffisance. Ce dernier pourrait être construit sur le côté du bassin intérieur et un chenal creusé pour joindre le canal à une petite distance au nord des écluses et passant sous le chemin de fer Grand-Tronc. Il va sans dire qu'il faudra reconstruire le pont tournant à l'intersection de cette ligne. Quant à l'alimentation pour les deux canaux en bas de Thorold, si le prisme est fait dans la tranchée de roc et de la dimension estimée, un volume d'eau suffisant pourra y passer sans occasionner trop de courant. Un léger courant dans la direction où vont les lourds chargements, serait très avantageux au trafic.

D'après les observations faites lors des sondages du havre de Port Colborne et les renseignements obtenus là, il paraît certain que le bas de l'écluse actuelle est d'au moins un pied

trop élevé. L'automne dernier, pendant plusieurs jours de temps calme, il n'y avait qu'un peu plus de douze pieds d'eau sur le plancher d'écluse, et il suffisait d'un léger vent de terre pour la faire baisser immédiatement de 5 ou 6 pouces.

En octobre dernier, le registre tenu par le maître éclusier indiqua, pendant 11 jours, qu'il y avait moins de 12 pieds d'eau sur ce plancher d'écluse. Le mesurage avait été fait chaque jour à midi. Il y a eu aussi 12 autres jours du même mois où la profondeur n'a pas excédé 12 pieds 3 pouces. Cela prouve clairement que le plancher de l'écluse de Port Colborne devrait être baissé d'au moins un pied pour donner les 12 pieds de profondeur voulue. Il faut faire remarquer, cependant, que le niveau du lac Érié a été très-bas l'automne dernier.

Le niveau du plancher de l'aqueduc actuel à Welland est de 1.47 plus élevé que celui du plancher d'écluse à Port Colborne. Si ce plancher était enlevé, le revers des arches serait à peu près de niveau avec le plancher d'écluse, mais il a été démontré que ce dernier est d'au moins un pied trop élevé et qu'il serait avantageux de donner au fond du canal agrandi une légère inclinaison vers le nord, afin d'assurer l'alimentation nécessaire des deux lignes à l'extrémité inférieure.

Quand même le plancher de l'aqueduc serait suffisamment baissé pour donner la profondeur voulue de 12 pieds, il est évident que lorsque le bief sera réduit au niveau du lac Érié, la structure n'offrira pas une issue suffisante pour donner passage au volume nécessaire aux deux canaux, à moins qu'elle ne soit poussée avec une rapidité assez grande pour faire obstacle à la navigation.

Il sera par conséquent nécessaire de construire un chenal à côté du canal actuel pour fournir à ce volume d'eau.

La description ci-dessus, je l'espère, attirera l'attention sur tous les principaux points liés à l'agrandissement entre Thorold et Port Colborne. Toutes les traverses et triangulations des relevés ont été vérifiées à l'aide d'une ligne de base mesurée entre les lacs Ériés et Ontario, et dont la longueur totale est de plus de 23 milles.

Depuis la jonction du canal d'alimentation avec la principale partie du canal jusqu'à l'embranchement de Port Maitland à Stromness, une ligne d'exploration a été tirée et les niveaux ont été pris. Les résultats démontrent que la distance entre ces points est de près de 16½ milles, et que la moyenne du déblai pour un canal jusqu'au niveau du lac Érié serait d'un peu plus de 21 pieds.

Le pays traversé par le canal d'alimentation est très plat et les forages faits à différentes places le long de ce canal ont indiqué une surface de 3 à 4 pieds de tourbe ou terre végétale reposant partout sur l'argile bleue.

À l'embranchement de Port Maitland, la Grande Crique traverse le canal d'alimentation. Cette crique a été explorée à la grosse, et des forages y ont été faits sur environ trois quarts de mille dans la direction de la Grande-Rivière, où elle se jette environ deux milles en amont de Port Maitland. Ces sondages n'ont pas indiqué de roc, rien de la vase et de l'argile jusqu'à et au-dessous de la ligne de fond du canal projeté.

Jugeant d'après le terrain du voisinage, il semblerait que la pierre calcaire carbonifère (sur une élévation à travers laquelle passe une partie de l'embranchement actuel de Port Maitland) disparaît soudainement sur la rive est de la Grande Crique, à environ un mille à l'ouest du canal actuel. Dans tous les cas, nous n'avons pas trouvé de roc dans la crique près de la rive est, ni sur une ligne étroite depuis un point de la "carrière" jusqu'à sa jonction avec la Grande-Rivière.

De Stromness à cette dernière, la distance est de 7,240 pieds, et sur cette étendue il pourra y avoir une moyenne d'au moins 14 pieds, à creuser dans la vase et l'argile. Du point où la ligne d'exploration aboutit à la Grande-Rivière, la distance en descendant, jusqu'à l'embouchure de l'embranchement de Port Maitland, est d'un mille, et jusqu'aux quais à l'entrée du havre, 3,250 pieds au-delà, ce qui porte à environ 19½ milles la distance totale jusqu'à ce point à partir du canal d'alimentation près de Welland.

Le déblaiement nécessaire à la formation de cette ligne, depuis la jonction jusqu'à la Grande-Rivière, serait d'au moins 10,000,000 de verges cubes.

Dans la rivière, dans la direction des quais à partir de la Grande-Crique, les sondages indiquaient près de 30 pieds au centre jusqu'à peu près vis-à-vis de l'entrée du canal actuel. Sur cette distance, le cours d'eau a une largeur de 400 pieds. A partir de là, le chenal diminue de profondeur jusqu'à un point près du centre du village, où se trouve une espèce de banc de sable à une profondeur d'eau de 12 ou 13 pieds. Passé cela, il redevient rapidement profond, car il a près de 20 pieds d'eau à l'entrée et jusque dans le lac.

Entre la partie extérieure des quais, la largeur est de 180 pieds. Lorsqu'ils furent construits, les plans n'indiquaient que 9 ou 10 pieds d'eau entre eux. La profondeur actuelle démontre l'effet du frottement sur un fond mouvant pendant les crues du printemps. L'on dit qu'à cette période de l'année le courant de la Grande-Rivière est très fort.

Par ce qui précède, on peut voir que la route par le canal alimentaire jusqu'à Port Maitland, depuis la jonction avec la principale partie du canal, doit être de 19½ milles, tandis que la distance, depuis le même point jusqu'au havre de Port Colborne, par le canal actuel, n'est que de 6.27 milles, ce qui fait, en faveur de la dernière, une différence de 12.50 milles. Ces distances sont mesurées dans les deux cas jusqu'aux quais à l'entrée des havres.

Il est, cependant, d'autres considérations qui se présentent sur ce point et que je vais faire connaître en peu de mots.

Port Maitland est d'un accès facile dans les mauvais temps—à son entrée le chenal est profond,—et d'après la nature du lit de la rivière, il peut être agrandi moyennant une dépense raisonnable. Ce havre est maintenant fréquenté comme refuge par les navires et on le donne comme un des plus sûrs du lac Érié. Il offre aussi cet avantage d'être généralement libre de glace beaucoup plus tôt que Port Colborne ou Buffalo. Il est aussi bien connu que vers l'extrémité est du lac Érié, les tempêtes causent de grandes variations dans le niveau, et qu'alors il y a souvent de sérieuses inondations à Buffalo. Ces dernières sont surtout dues au rapprochement rapide des rives nord et sud et à ce que la ville est située tout à fait à l'extrémité du lac.

A l'ouest, ces changements ne sont ni aussi soudains ni aussi grands. On dit qu'une tempête du sud-ouest qui fait monter l'eau de 4 à 5 pieds à Buffalo, ne la fait pas baisser de plus d'un pied à Cleveland.

Si ce fait est exact, il est évident que sous ce rapport Port Maitland est plus avantageusement situé que le terminus actuel du canal sur le lac Érié, et qu'une écluse d'entrée au port ci-dessus fonctionnerait plus facilement.

D'un autre côté, il importe de faire remarquer que pour atteindre Port Maitland, il faudrait construire et entretenir dix milles de canal de plus, ce qui augmenterait considérablement les frais de remorquage des navires, ainsi que le temps du transit entre les lacs.

Il faudrait que la masse énorme des déblais du canal alimentaire fut déposée en grande partie sur ses bords, à quelque distance de la tranchée, ce qui nécessiterait l'acquisition d'environ 1,300 acres de terre.

Il faudrait aussi faire de grands fossés pour retirer l'eau des marais en arrière des levées formées par le déblai, et que les canaux souterrains passassent le canal à une grande profondeur, à moins de trouver quelque autre moyen d'opérer l'égouttement des terres voisines par le nouveau chenal.

Près de la Grande-Rivière, il faudrait construire une écluse de prise d'eau, et près de Stromness, une écluse d'ascension pour maintenir la navigation dans le canal alimentaire jusqu'à Dunnville. Avec plusieurs autres ponts, il en faudrait construire un pour le chemin de fer, agrandir le havre, reconstruire les quais, etc. Tout bien considéré, je suis d'avis que l'on ne doit pas adopter la route du canal alimentaire pour l'agrandissement du canal Welland.

4. Dans le but de s'assurer si une ligne praticable pouvait être obtenue en montant la vallée du Ten Mile Creek, — depuis sa jonction avec le canal actuel à Ste. Catherine, et depuis ses eaux supérieures près de Fonhill, à travers la ville de Welland—des explorations ont été faites et des niveaux pris le long du cours d'eau principal et de ses principaux tributaires à l'est.

Le résultat général de ces opérations peut se résumer en quelques mots.

On n'a pu trouver de sommet inférieur à celui du canal actuel à la tranchée profonde. A l'ouest d'Allanburg, le sol est presque plat ou monte légèrement vers la base de l'élevation subite sur laquelle est situé Fonhill.

En outre, la vallée du Ten Mile Creek, à St. Jean, descend si rapidement qu'il serait difficile d'éviter la construction dans le voisinage de plusieurs écluses accolées, tandis qu'à quelques endroits, tous les tributaires à l'est sont par places tout à fait torrentueux.

Le niveau du roc rencontré dans ces explorations n'est nulle part aussi élevé que celui du ravin en arrière de Thorold, et sur le plateau à l'est et à l'ouest de la tranchée profonde le sol semble être semblable à celui de cet immense ravin, c'est-à-dire d'argile reposant sur un sable mouvant qui donne de l'eau quand on l'atteint en creusant des puits.

Il n'y a pas de roc sur les niveaux plus élevés. La profondeur à laquelle le pilotis des fondations de l'aqueduc a été enfoncé dans le lit de la rivière Welland, sans rencontrer autre chose que l'argile, paraît indiquer qu'il gagne le sud depuis Thorold et qu'on ne le rencontre de nouveau que lorsque se montre la couche d'une formation supérieure près des rives du lac Érié.

La vallée de la Twelve Mile Creek va en serpentant, et le cours est sujet à de violents débordements. Les eaux de ce dernier sont alors chargées de l'argile emportée de ses bords par le courant. Ce sont là de grands obstacles, et généralement il semble n'y avoir rien qui parle en faveur de l'adoption de cette route pour un canal.

5. La possibilité d'obtenir une ligne pour le canal agrandi en descendant la pente de la montagne, sans recourir au moyen des écluses accolées, étant clairement démontrée, on a tracé ensuite une ligne de correspondance entre la route projetée et celle de la tranchée latérale jusqu'à Niagara, à environ un mille au nord du chemin de fer Grand Occidental, vu qu'il paraissait que la localisation maintenant indiquée serait la meilleure pour son extrémité sud, quand même ce projet serait adopté.

À la ville de Niagara, la ligne a été portée en prenant les niveaux à environ un mille à l'intérieur, depuis le bord de la rivière, aux ruines du fort George. Sur une certaine distance au nord et au sud du terminus projeté du canal, le terrain a été aussi examiné et profilé à plusieurs endroits.

On a aussi fait des sondages dans la rivière sur une certaine distance dans le voisinage.

Le résultat de ces examens démontre qu'il est douteux que la ligne marquée sur le plan de M. Shanly soit la meilleure que l'on eût pu trouver dans cette localité.

Les bords de la rivière sont généralement de 40 à 50 pieds de haut et tellement à pic qu'ils offrent peu de choix pour l'emplacement des écluses accolées. Cependant, on a su profiter du coude que fait le cours d'eau un peu au sud du Fort George pour localiser l'entrée, car le courant est là moins rapide qu'en amont de la Pointe du Passage, et en temps calme la glace se dirige vers l'autre rive.

Avec la bienveillante permission des messieurs préposés au Fort Niagara, nous avons fait une copie de leur carte de l'embouchure de la rivière, des environs du lac jusqu'au nord et au sud de ce point et d'une longueur considérable en amont de ce cours d'eau. Un examen de ce document fera voir qu'au centre de la rivière—qui est ici d'environ un demi-mille de largeur—l'eau est très-profonde, les sondages indiquant 70.80, et à quelques endroits, 90 pieds, sur un fond de sable.

La profondeur augmente rapidement depuis la rive ouest en gagnant le centre. À 150 pieds de la rive, mesurés sur la ligne de la tranchée latérale, nous avons trouvé 51 pieds d'eau; et cette même profondeur s'est maintenue, à la même distance au-delà, sur plusieurs cents pieds en amont et en aval de ce point.

En dehors de l'embouchure de la rivière, l'eau n'est pas aussi profonde, car sur une ligne dans la direction générale du centre du cours d'eau et en gagnant le lac, il y a environ 24 pieds d'eau sur une certaine distance.

Au nord du Fort Niagara, et sur une distance de près de trois quarts de mille de la rive, il y a un banc de sable à l'extrémité duquel il n'y a que 12 pieds d'eau. Il y a aussi dans le lac une petite batture rocheuse à une profondeur de 15 pieds à environ 1 $\frac{1}{2}$ mille au nord-est du fort. Ces obstacles seraient sans doute dangereux pour les navires voulant gagner le havre pendant la tempête ou les temps brumeux, car ils se trouvent justement dans la direction que prennent les navires faisant le trafic avec les ports de l'extrémité est du lac Ontario.

En dépit de ces obstacles, il est évident que le Niagara possède une belle rade naturelle pouvant abriter une très-grande flotte, et que pendant certains vents cette rade est d'un accès facile.

Pendant, s'il est adopté pour l'entrée inférieure du canal, il nécessitera la construction l'entretien et le parcours de quatre milles de canal de plus qu'il ne faudrait pour atteindre le lac Ontario depuis Thorold par la ligne projetée, et tout indique qu'il n'y aurait pas moyen, sans faire une grande dépense additionnelle, de faire avec moins de quatre écluses accolées à son entrée dans la rivière Niagara.

En prenant environ $3\frac{1}{2}$ milles de la ligne de Port Dalhousie pour l'extrémité sud de la ligne de la tranchée latérale, de l'étang Marlatt à Niagara, la distance, par cette dernière ligne, serait de 12.66 milles.

Sur la rive près du port George, l'eau est si profonde qu'elle serait un obstacle à la construction de quais d'entrée ou de piliers où les navires pourraient amarrer en attendant leur tour d'entrer dans le canal. Ces constructions seraient aussi exposées à être brisées par les glaces charriées par un courant rapide. Il est vrai que le bassin pourrait être construit sur la batture jusqu'au nord de l'entrée projetée, mais cela nécessiterait de grands travaux de déblaiement, etc. Ce qui précède démontre clairement que le Niagara ne pourrait être amélioré de manière à former un havre propre à un grand trafic sans faire de très-grandes dépenses et que ses abords ne sont pas exempts de danger.

D'un autre côté, d'après tout ce que j'ai pu apprendre de capitaines de navire, de personnes au fait des besoins de la navigation et d'après ce que j'ai pu voir pendant toute une saison, il est certain que le havre de Port Dalhousie est l'un des meilleurs du lac Ontario, car il est d'un accès facile et sans batture aucune aux environs de son entrée.

Bien que la profondeur entre les quais d'entrée ne soit pas aussi grande que celle que l'on veut donner au canal projeté, elle peut être augmentée moyennant une dépense raisonnable, tandis que l'existence d'un grand bassin intérieur en amont de l'écluse No. 1 offre un abri sûr à un grand nombre de navires.

L'augmentation rapide du nombre des propulseurs sur les lacs supérieurs va tout probablement exiger un très grand havre pour le trafic d'un canal comme celui de Welland, sur lequel il ne se fait pas de débordement ni à l'une ni à l'autre de ses extrémités. Aujourd'hui, les navires viennent fréquemment en flottes, et il faut un grand espace pour les recevoir, mais si ce que l'on croit généralement se réalise, que les vapeurs doivent finir par remplacer les voiliers pour la navigation des lacs, les arrivés et départs seront plus continus, les havres seront moins encombrés, et il y a toute probabilité que le canal projeté sera d'une très grande utilité au commerce.

Quant à l'embouchure de la rivière Niagara, je conclurai en disant qu'elle est fréquemment bloquée par les glaces pendant des semaines après que le Port Dalhousie est ouvert. Ce fait n'a rien d'étonnant, car toute la glace qui vient du lac Erié se trouve à passer là dans un espace comparativement étroit, et si dans cette saison les vents de nord prévalent, ils ont l'effet de tenir la glace dans la rivière ou en face de son entrée quelque temps après qu'elle est disparue des autres ports du lac Ontario.

Ce sont là les principaux faits touchant le chenal à l'embouchure de la rivière Niagara, et à moins que je ne me trompe complètement, ils portent à conclure—surtout si l'on tient compte du surcroît de dépense que coûterait la construction d'un canal jusqu'à ce lieu—que les circonstances ne justifieraient pas l'abandon du Port Dalhousie comme terminus du lac Ontario pour le canal Welland ou du canal agrandi maintenant à l'état de projet.

Peut-être ne sera-t-il pas déplacé de terminer ce rapport par quelques observations concernant le trafic du canal Welland, comparé au canal agrandi de l'Erié qui lui fait concurrence.

Dans des rapports et autres documents, on a dit à profusion que le trafic du canal canadien était insignifiant comparé à celui de l'Erié, mais cette assertion n'était quelquefois appuyée que sur des comparaisons inexactes, comme celles, par exemple, mettant en contraste le trafic de tous les canaux de l'Etat de New-York avec celui du canal Welland seul.

Cependant, pour établir une juste comparaison sur ce point, il faut mettre en regard de notre trafic en chaque sens à Port Colborne les chargements expédiés de l'est et de l'ouest par le canal de Buffalo.

De cette manière, on verra que bien que le trafic du canal Érié est en somme beaucoup plus considérable que celui de Welland, le chiffre des principaux articles provenant de l'ouest qui ont passé n'indique pas une aussi grande différence qu'on pouvait le croire.

D'après les rapports de la chambre de commerce de Buffalo pour les années expirées le 31 décembre 1870 et 1871, les expéditions des articles suivants ont été faites de l'est par le canal :

	1870.	1871.
Blé..... boisseaux	16,738,613	19,028,316
Blé d'Inde..... "	5,911,668	20,695,305
Avoine..... "	5,572,254	6,649,439
Bois de service..... Pds. M. de P.	168,204,218	141,648,046
Bois carré..... Pieds cubes	12,880,000	6,725,000

Les rapports de Port Colborne que M. Rooth, le percepteur, a eu la bienveillance de me fournir, m'ont permis de faire un état du trafic du canal Welland pour l'année expirée le 31 déc. 1871, et j'ai obtenu celui de la saison de 1870 du département du revenu de l'intérieur. Les principaux items sont comme suit :

	1870.	1871.
Blé..... Boisseaux	12,838,749	12,828,005
Blé d'Inde..... "	3,280,320	8,389,658
Avoiné..... "	Pas donné.	309,008
Bois de service..... Pds. M. de P.	46,812,600	54,994,491
Bois carré..... Pieds cubes	2,489,900	3,421,439

Seulement une petite partie de la farine est transportée par l'un ou l'autre canal, cet article étant presque tout voituré aujourd'hui par chemin de fer. En sus du mouvement de l'est à Port Colborne, l'on peut ajouter que le chemin de fer de Welland a transporté à l'extérieur près de trois millions de boisseaux de grain—ce qui porte le total du trafic apporté à ce point par canal et chemin de fer durant 1871, à plus de 24½ millions de boisseaux.

Avec l'espérance que les exposés et conclusions ci-dessus recevront votre approbation,

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS MUNRO,

Ingenieur civil.

APPENDICE NO. 8.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
STE. CATHERINE, 26 NOVEMBRE 1872.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur la condition du canal de la Baie de Burlington.

Les réparations faites l'an dernier aux jetées et au bac les ont mis en assez bonne condition pour que cette année ils ne nécessitent aucune autre dépense.

Pour l'hiver prochain, je me propose de demander une petite somme pour faire calfater et autrement radouber le grand bac ainsi que son embarcadère. De cette manière, ils seront en bon ordre pour la navigation prochaine.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. F. BIGGAR,

Contrôleur.

APPENDICE NO. 9.

CANAL RIDEAU.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,

Département des Travaux publics, Ottawa.

OTTAWA, 11 novembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur la condition du canal Rideau, pour l'année expirée au 30 juin 1872.

La navigation a fermé le 28 novembre 1871 et elle était ouverte le 1er mai 1872.

Pour le transport du fret, la circulation augmente sur ce canal, qui est maintenant moins fréquenté par les bateaux transportants des passagers, vu les plus grandes facilités que les chemins de fer leur offrent.

La circulation a été sérieusement interrompue le 26 juin aux écluses des moulins de Kingston par suite d'une voie qui s'était faite sous leur seuil inférieur, interruption qui a duré jusqu'au 9 juillet. On a réparé temporairement cette avarie sans enlever la plateforme inférieure, espérant pouvoir ainsi donner passage aux navires pour le reste de la saison. Les expéditeurs pressèrent beaucoup les travaux pour faire passer les navires qui se trouvaient détenus plus haut, mais ils furent prévenus que l'on ne pouvait se fier à la solidité de la réparation, qui pouvait manquer au premier moment, et qu'alors il faudrait faire des travaux complets et durables.

Le 15 juin, comme la voie d'eau augmentait, la navigation fut de nouveau arrêtée, la plateforme enlevée, et l'on vit alors que l'eau avait miné les fondations du mur est, et du mur d'enclave, etc. Le tout a été rempli en béton, et il est probable que cette partie ne cédera plus à l'action de l'eau. On a acheté une pompe à vapeur portative et une pompe centrifuge dans les environs de Syracuse, et on en a été très satisfait. Elles seront sans doute d'un grand service pour d'autres réparations.

La circulation a pu reprendre le 12 août.

Plusieurs autres écluses, dont les fondations sont en bois, sont loin d'être étanches et annoncent devoir manquer quelque jour. Il y a environ 40 ans qu'elles servent. Il faudra ou les remplacer ou les réparer complètement. Il en sera parlé de nouveau dans les détails suivants:—

L'année dernière, l'eau a été abondante, mais il faudrait, autant que possible, ménager celle des lacs qui se jettent dans le canal. Dans ce but, la dépense à faire pour la construction de digues ne serait que nominale; mais il est probable que les dommages qu'elles causeraient aux terres seraient d'un règlement à la fois difficile et dispendieux.

Des constructions entreprises cette saison, la principale est le pont tournant jeté sur le canal à Lower Brewers. À Ottawa, au bassin du canal, on a augmenté les facilités de quaiage. On a aussi agrandi et curé ce bassin, travaux d'une très grande utilité pour le trafic, qui ne cesse d'augmenter.

Les réparations ordinaires exécutées et la condition actuelle des constructions seront décrites comme suit, mais, pour éviter les répétitions, je dirai qu'il faut faire partout, chaque saison, de légères réparations aux portes, aux mécanismes, aux murs, etc.

OTTAWA.

En conséquence de la démolition de l'ancienne maison de pierre, il a fallu agrandir les habitations des maîtres éclusiers, loger temporairement les travailleurs et faire des remises.

A cette station, le seuil inférieur fait eau considérablement, et le bas des écluses inférieures est rempli de gravier et d'autres débris, à une profondeur de 3 à 4 pieds. Pour faire cette réparation et curer l'écluse il faudra se servir de pompes. Les autres constructions sont en bon ordre.

Hartwells.

Les portes du centre ont besoin d'être renforcées; le pont tournant, à Mutchmors, demande un nouveau revêtement; il faut exhausser le levée à Dows Swamp. Il faut de même dépendre une des portes inférieures pour réparer les vannes et joindre à onklet le poteau-tourillon.

Hogsback.

Il faudra solidifier la digue, couvrir en bardeaux le hangar et faire charier une quantité considérable de pierre et de gravier sur la digue en cas de besoin.

Cette digue considérable est en bois et date de 1862. Elle a duré aussi longtemps que l'on pouvait s'y attendre. Elle a aussi été souvent endommagé par les glaces et le bois en flotté pendant les crues du printemps. Il faudrait la renouveler, ou, ce qui serait à propos, ce serait de la refaire avec d'autres matériaux, attendu qu'une construction en bois de ce genre est en danger d'être emportée par les crues du printemps. Partout où cela est possible, ce sont des barrages inclinés qu'il faudrait faire.

Rapides Noirs.

A cette station, les barrage inclinés et vannes ont subi beaucoup de réparations. Une jetée de garde a été construite en amont des écluses. Il faudrait ici une nouvelle paire de portes.

Ile Longue.

Sept cents yards de pierre ont été mises au pied du caisson de la digue pour le solidifier. Construit en 1858, ce caisson n'a plus maintenant assez de force.

Deux paires de portes d'écluse ont été solidifiées.

Il faudra bientôt renouveler deux paires de ces portes et apporter d'autre pierre pour la digue.

Burritts.

On a eu 100 yards de pierre pour exhausser la levée. Des portes ont été réparées et on a eu de nouvelles grilles pour les vannes.

Il faudra renouveler bientôt les portes supérieures et quelque changement devrait être fait au sommet de la digue.

Nicholsons.

De légères réparations ont été faites aux deux écluses de cette station.

Le pont tournant en amont de l'écluse supérieure tombe en ruine. Il faudrait le renouveler, mais il appartient à des particuliers, qui ont obtenu de le mettre là pour la commodité des moulins. On a alloué \$50 pour aider aux réparations qu'il demande en raison de son utilité pour le canal, mais cette somme ne suffit pas. Pour le renouveler comme il faut, il faudra bien \$1,600. Ici et à Clowes, les autres constructions sont dans un assez bon état.

Merrickville, Maitland, Edmond, Smith's Falls.

Toutes ces stations sont en bon ordre. Toutes ont subi des réparations. 400 yards de pierre et 100 de gravier ont été fournies à *Maitlands*.

Narrows.

Les murs de l'écluse de cette station sont en mauvais ordre et ont besoin de beaucoup de réparations, qu'il faudra faire bientôt. Ce sera un travail difficile et dispendieux, car il faudra ériger deux digues et pomper l'eau. Il faudra bientôt remplacer les portes.

Newboro.

Le haut pont de bois sur la tranchée est construit depuis 10 ans. Il a été réparé et solidifié, mais il ne saurait durer encore longtemps.

L'écluse est en mauvais ordre et nécessitera beaucoup de réparations. Il s'est fait une voie d'eau considérable dessous le mur de l'écluse et à travers sa partie supérieure. Comme cette écluse est au point de partage, il importe grandement d'y remédier.

Chaffey.

Une paire de balanciers a été renouvelée. Les habitations des maîtres éclusiers ont été réparées et l'on a fait une nouvelle clôture autour des constructions. Pour aider à l'alimentation, deux nouvelles digues ont été construites, l'une à l'embouchure du lac Heart, lot No. 22, 15^{me} concession du township de Storrington, et l'autre à la tête du lac Devil, lot No. 7, 8^{me} concession du township de Bedford.

La saison dernière, une forte voie d'eau s'est faite sous le seuil inférieur, mais à l'aide d'engins additionnels pour faire fonctionner les portes, la circulation ne sera peut être pas interrompue. Cette écluse a besoin de grandes réparations, pour l'exécution desquelles il faudra former des digues et pomper l'eau.

Davis.

Ce que je viens de dire pour la station Chaffey s'applique également au seuil inférieur de cette écluse.

Jones Falls.

De grandes réparations ont été faites ici à la maçonnerie, jointoyage, etc., ainsi qu'à la passe migratoire.

L'eau s'échappe beaucoup à l'écluse inférieure, et l'on suppose que cela est dû à ce que les vannes sont en mauvais ordre.

Brewers Upper Mills.

Les portes inférieures ont été levées pour réparer les vannes, etc.

L'écluse inférieure fait eau sous le seuil inférieur. Elle a besoin de beaucoup de réparations.

Brewers Lower Mills.

La digue a été renouvelée, les portes levées pour réparer les vannes, les portes supérieures renouvelées; une nouvelle jetée a été construite, ainsi qu'une paire de cadres pour les vannes, et de nouvelles chaînes ont été posées aux portes. Les maisons des éclusiers ont été réparées.

En 1861, les fondations du mur est de cette écluse ont été emportées à peu près de la même manière qu'ils viennent de l'être aux moulins de Kingston, avec cette différence que tout le mur est tombé et qu'il a fallu le refaire. Le mur de l'ouest paraît délabré, mais il peut durer encore quelque temps. Il faudrait, avant l'ouverture de la navigation, pomper l'eau de l'écluse et y faire les réparations dont elle peut avoir besoin.

Cette écluse est assise sur des fondations partie en bois et partie sur le roc, et elle a toujours été plus ou moins en mauvais ordre.

Moulins de Kingston.

Les réparations faites ici ont été décrites plus haut. Il ne reste qu'à mentionner celles faites à la maçonnerie, aux mécanismes, etc., et le renouvellement de deux balanciers.

Près de cette station et sur le chemin macadamisé, il y a un pont de bois sur le ruisseau qui a été autrefois construit par l'artillerie et que le gouvernement a entretenu depuis. Une partie a été reconstruite cette saison et l'on devrait s'entendre avec la compagnie de chemin pour qu'elle en eût le contrôle et le soin. Pour reconstruire ce pont en entier, la dépense serait de \$2,500.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES D. SLATER

APPENDICE No. 10.

CANAL ST. PIERRE.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux publics, Ottawa.

Halifax, N.-E., 28 novembre 1872.

MONSIEUR,— Conformément à votre lettre du 7 de ce mois, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant relatif au canal St. Pierre, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

En vertu de l'autorisation—datée du 26 juillet 1871—d'appliquer à des réparations la somme de \$5,580, le déblaiement des talus a été donné à l'entreprise, et la dépense pour ces travaux s'est élevée à \$4,238.98. Pour d'autres travaux nécessaires, tels que jointoyage de maçonnerie, constructions de caissons à deux endroits sur le sentier de hâlage exposé à l'action des eaux, et pour publication d'annonces demandant des soumissions, etc., on a dépensé une autre somme de \$980.45, ce qui porte à \$5,219.43 la dépense collective.

Par suite de l'extrême rigueur de l'hiver, le canal a été fermé par la glace le 23 décembre 1871—près d'un mois plus tôt que l'an dernier, et il était ouvert de nouveau à la circulation le 2 mai suivant. Il a été ouvert pendant 236 jours, c'est-à-dire 43 jours de moins que l'an dernier.

Le tableau suivant fait connaître le nombre et le tonnage des navires qui ont passé par le canal pendant chaque mois de la période ci-dessus :—

Mois.	No. de navires montant.	Tonnage.	No. de navires descendant.	Tonnage.
1871.				
Juillet.....	70	2,600	33	1,387
Août.....	30	1,100	47	1,904
Septembre.....	52	1,924	45	1,611
Octobre.....	56	2,128	65	2,431
Novembre.....	76	2,873	66	2,497
Décembre.....	33	1,263	42	1,597
1872.				
Mai.....	40	1,400	30	600
Juin.....	33	1,741	18	830
Total.....	300	15,029	346	12,857

Deux cent vingt-sept bateaux ont aussi passé par le canal dans le cours de l'année.

Bien que la circulation ait été arrêtée 43 jours plus tôt que l'an dernier, le nombre de navires s'est accru de 80 et leur tonnage de 1129 tonnes. C'est là une preuve incontestable que le trafic augmente constamment.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER MCNAB,

Ingénieur-Contrôleur.

APPENDICE No. II.

GLISSOIRES, ESTACADES ET NAVIGATION.—RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux publics, Ottawa.

BELLEVILLE, 16 octobre 1872.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions, j'ai l'honneur de transmettre mon rapport annuel, accompagné d'estimations et d'un compte de déboursés pour le district de Newcastle ou de la Trent, dont la navigation est sous mon contrôle.

A Lindsay, le gouvernement d'Ontario a terminé l'écluse et fait quelques améliorations sur la rivière Scugog, jusqu'au lac de ce nom, en draguant et en élargissant son chenal. Les portes des écluses sont en mauvais ordre, et les sas perdent une très-grande quantité d'eau. Le lot du gouvernement, qui servait de commune où l'on jetait les vidanges, a été clôturé. On le déblaie et nivelle maintenant afin d'en faire un dépôt.

Il est passé cette année, par l'écluse, beaucoup de bois carré et en grume venant des lacs en aval et que l'on dirigeait sur le chemin de fer de Whitby à Pointe Peny.

Mon estimation renferme une somme pour la réparation des constructions en aval de l'écluse et entre elle et la gare du chemin de fer. Il y a difficulté entre les propriétaires de moulins situés sur le bord de la rivière, et les navigateurs, par suite de ce qu'il n'y a pas assez d'espace pour la somme d'affaires qui se fait là, et pour y remédier, je recommande que les propriétaires de moulins soient tenus de se pouvoir de terrains pour y déposer leur bois en grume.

Sur les lacs de l'Eturgeon, du Pigeon, Buckhorn et Mud, l'eau a été plus haute que je ne l'avais vue auparavant, grâce à la réserve conservée dans les lacs et venant de tributaires situés en arrière de la principale ligne de navigation, preuve positive que si l'eau était toujours ménagée, son volume suffirait en toute saison à la circulation partout en bas de Lindsay. A cet endroit, le seuil d'écluse est d'un pied au-dessus du seuil supérieur à Bobcaygeon, et les débris accumulés sur le lit de la rivière entre l'écluse et le débarcadère s'élèvent à environ 10 pouces au-dessus du seuil, et si l'eau baisse jusqu'au sommet de la digue de Bobcaygeon, la profondeur, sur ce demi-mille de navigation, est de moins de $4\frac{1}{2}$ pieds.

La digue de Bobcaygeon a été empierrée, réparée et arrangée de manière à obvier autant que possible à la difficulté ci-dessus. Elle a aussi été étançonnée.

Deux des vannes de l'écluse de Bobcaygeon sont brisées, l'une dans la partie supérieure, l'autre dans la partie inférieure. Il faudra dépendre les deux portes pour les réparer cet hiver.

Il faudrait pomper l'eau du sas pour pouvoir réparer où besoin est, mais comme cela ne se peut, il faudra dépendre les portes.

Il est aussi d'autres parties des constructions qui demandent de légères réparations.

Les constructions de Buckhorn sont en bon ordre. La digue faisait eau et sa partie inclinée était brisée par places, mais elle a été empierrée et réparée.

Les constructions des rapides Whitlas ont été réparées et sont maintenant en bon état, mais les débris venant des moulins situés plus haut, neutralisent en partie leur utilité. Des mesures devraient être prises pour empêcher cela.

Les constructions de Hastings sont en bon ordre. La maison de l'écluse, détruite par le feu, a été rebâtie.

La digue des chutes de Heely fait eau, et la jetée inclinée qui l'avoisine a cédé. Il faudra la réparer avant les crues du printemps.

Les constructions des Chutes de Heely sont de celles qui ont été affectées au commerce de bois, mais comme il n'en doit passer que peu par cette voie, les fabricants ont refusé de pourvoir à son entretien. La digue conservant le niveau à l'écluse de Hastings, il est nécessaire de la tenir en bon ordre.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. W. RANNEY,

Contrôleur, Constructions de la Trent

APPENDICE No. 12.

GLISSOIRES ET ESTACADES.—DISTRICT DE L'OUTAOUAIS.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS,

BUREAU DU CONTRÔLEUR,

OTTAWA, 1er juillet 1872.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,

Département des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre au département, pour l'année expirée le 30 du mois dernier, le rapport suivant sur les constructions dont j'ai le contrôle.

Pendant l'été de 1871, les eaux de l'Outaouais se sont tenues à une hauteur moyenne, mais dans les biefs supérieurs des tributaires sud, elles ont été si basses après les crues du printemps qu'une grande quantité de bois en grume et carré a dû être laissée en chemin. Les défrichements faits par les colons et un système de drainage plus considérable que celui des années passées ont beaucoup contribué à faire que les eaux fussent extrêmement hautes ou basses. Joint à cette autre circonstance que les exploitations forestières s'éloignent graduellement à l'intérieur, cela fait qu'il y a incertitude s'il faudra plus d'une saison pour rendre les bois à leur destination. Examinées à la fin de la saison, on a pu voir que les constructions n'avaient pas subi d'autres dommages que ceux que peut causer la circulation d'une saison.

Le bois qui a passé par les stations suivantes consistait :—

Glissoire de l'Outaouais ou Chaudière Sud—

	Cribs.	Pièces.
En bois carré.....	15,484	353,488
“ équarri sur deux faces.....	28	608
Flottes.....	27	
Cèdres, en grume.....	47	
En bois scié, dimension du bois de service.....	44	
Madriers.....	102	
	<hr/>	<hr/>
	15,732	354,096

Glissoire de Hull ou de la Chaudière Nord—

Estacades.	Pièces équarries sur deux faces.	Bois en grume.
234	2,100	185,563

Estacade de la Gatineau—

Bois en grume.	Pièces de bois carré.	Pièces équarries sur deux faces.	Cribs en grume.
252,980	8,670	4,925	734.

Ces quantités ne comprennent pas les bois en grume et carrés apportés aux moulins de la Chaudière et de Hull.

La somme provenant des péages pour l'usage des constructions en 1871 a excédé le chiffre de \$94,000.

Les murs des abords nord du pont suspendu ont été réparés et jointoyés, le chemin a été macadamisé à neuf, et les câbles de fil de fer du pont repeinturés. Les digues, jetées et estacades, sur la rivière Petawawa, ont aussi subi de légères réparations.

Des cailloux ont été enlevés du chenal de Carillon où passe le bois, et le revêtement des digues a été réparé.

Les glissoires, digues, estacades, depuis les rapides sur la rivière Madawaska jusqu'à l'embouchure de cette rivière, ont été, en général, examinés, solidifiés et réparés.

Les estacades et jetées sur les rivières Coulonge et Noire ont été réparées et solidifiées après que quelques parties d'elles eurent été enlevées. Le fond de la glissoire de la rivière Noire a été aussi réparé.

A l'embouchure de la rivière du Moine, les constructions, qui se composent d'estacades et de jetées, ont été considérablement améliorées et réparées de manière à mieux faciliter le flottage sur ce cours d'eau.

L'estacade des Chenaux a été garnie de plus fortes chaînes. On lui a aussi donné de nouvelles jetées afin de retenir avec sûreté l'immense quantité de bois en grume qui descend par ces rapides.

A la tête de la glissoire Dominion, la digue a été exhaussée et étançonée à l'arrière. A la glissoire des Chats on a fait un nouveau tablier à la place de celui qu'était usé. Son fond a été en partie refait et réparé.

A la station de l'Outaouais ou Chaudière Sud, la glissoire a été réparée, c'est-à-dire son plancher et ses jetées latérales. Le sommet de la digue sur le chenal Buchanan a été élevé et le plancher du pont de bois qui était pourri remplacé par un autre en bois de pruche.

Le revêtement des jetées latérales de la glissoire de Hull a été réparé.

Une partie de la jetée de l'estacade de la Gatineau a été reconstruite et un pont sur le canal réparé.

Les glissoires et jetées latérales de Portage-du-Fort, de la Montagne et de Calumet ont été réparées dans leur revêtement.

Les travaux imputables au compte de construction se composent —

De l'estacade et des jetées du Sault-au-Récollet, et de l'amélioration d'une partie du chenal de la rivière des Prairies.

Des digues à la tête des glissoires des Chats, de Portage-du-Fort et de Calumet.

D'estacades et jetées dans Cross Bay, sur la rivière Madawaska, et de la glissoire à pièces isolées sur la rivière du Moine.

Je puis dire ici que les entrepreneurs du pont de Portage-du-Fort sont assez avancés avec les principaux piliers, et qu'ils ont assez de matériaux de rendus pour faire croire que cette importante et très nécessaire construction sera terminée vers le temps prescrit par le contrat— 31 mars 1873.

Ce printemps (1872), surtout sur les tributaires sud, l'eau a été haute, mais sans occasionner aux constructions de dommages valant la peine. L'hiver dernier, la glace était très épaisse, et lors de la débâcle, au printemps, elle a endommagé deux des jetées de l'estacade du Sault-au-Récollet. Il en sera fait un examen afin de les réparer à temps.

Aux Chenaux, une grande accumulation de bois en grume a, pendant les hautes eaux, rompu une chaîne de l'estacade. Une grande quantité de ce bois s'est en allée à la dérive, mais on a pas tardé à refermer l'estacade et le bois a pu être recueilli sur le lac des Chats sans trop de trouble.

L'extrémité inférieure de la glissoire de la rivière Noire étant en quelque sorte à pic, il a été difficile de lui faire là un fond solide. Des pièces l'ont traversé à plusieurs reprises et ont endommagé le pied de la glissoire, mais les réparations que cela nécessitait ont été faites le plus promptement possible. Près de l'extrémité de la glissoire un moulin à scies a été détruit par le feu, et cet incendie a causé des dommages aux constructions, dommages qu'il faudra réparer avant le printemps prochain.

Sur la rivière Moine, la glissoire a été terminée au temps voulu, et elle a très bien fonctionné cette saison. Le bois y a passé à la satisfaction des fabricants, et je n'avance rien de trop en disant que jamais amélioration faite aux frais du gouvernement sur aucun des tributaires de l'Outaouais, n'a fait ou ne fera plus pour développer les ressources d'une partie de pays bien boisée que la glissoire des Hautes Chutes de la rivière du Moine.

La grande quantité de bois en grume et autre flottée en pièces isolées sur la rivière Gatineau, a, dans ces dernières années, fréquemment nui à la navigation de ce cours d'eau par les vapeurs et barges, c'est-à-dire au lieu de l'estacade et près de l'embouchure, et malgré les observations faites et maintes fois réitérées aux propriétaires de bois que ces constructions

étaient pour diriger le flottage et non pour retenir le bois, ils n'en persistent pas moins à l'arrêter là en plus grande quantité que ne le permettent les règlements établis, et il en résulte un encombrement périodique de l'estacade et un obstacle à la navigation. Je ferai faire sous peu des sondages, à la suite desquels je soumettrai un rapport et plan à l'effet que le chenal nord de la rivière, qui n'était libre que pendant les hautes eaux, le soit aussi pendant les eaux basses. Cela mettra fin à la difficulté que les expéditeurs ont jusqu'ici éprouvées.

Les exploitations forestières se font maintenant si loin sur le haut de l'Outaouais et de ses tributaires que le bois met plus de temps qu'autrefois à se rendre aux améliorations sur la principale rivière. C'est tellement le cas que les radeaux franchissent aujourd'hui les glissoires de six semaines à deux mois plus tard qu'autrefois, c'est-à-dire à l'époque où l'eau est basse. Lorsque les glissoires seront reconstruites, il ne faudra pas oublier de les adapter à cet état de choses.

Le parlement ayant affecté la somme nécessaire à la construction de la glissoire du Rocher Capitaine, le plan et l'estimation de cette importante amélioration seront soumis en temps opportun, et lorsque la saison le permettra, c'est-à-dire après la descente des bois, il sera fait un examen complet de toutes les constructions afin d'arrêter quelles réparations ils peuvent avoir besoin.

En soumettant ce qui précède, j'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HORACE MERRILL,

Contrôleur, Constructions de la rivière des Outaouais.

APPENDICE No. 13.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DU ST. MAURICE.

TROIS-RIVIÈRES, 27 août 1872.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,

Département des Travaux publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information du département, le rapport qui suit sur l'état des constructions du St. Maurice, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872 :—

CONSTRUCTIONS.

Ainsi que le sait le département, des crédits pour l'exécution de trois entreprises d'une grande importance ont été votés pour l'année dernière, savoir : de nouvelles estacades et jetées à l'embouchure de la rivière, une digue aux Chutes des Grandes Piles et une jetée latérale en caisson au pied des chutes de la Tuque.

Le prix de revient des nouvelles estacades et jetées à l'embouchure de la rivière a été estimé par moi à \$43,391.21. Ils ont été donnés à l'entreprise au prix de \$34,800 ; mais, par suite d'une mauvaise gestion et de ce que ce prix était trop bas, les entrepreneurs ont abandonné les travaux avant qu'ils fussent à moitié finis. Leurs cautions ont ensuite fait de grands efforts pour les continuer, mais sans succès. Finalement, en février dernier, le département me donna instruction de finir les travaux aux frais des entrepreneurs. Ils furent continués avec beaucoup de désavantage, et ils ne sont pas encore terminés. Ils coûteront probablement la somme de mon estimation.

Je puis dire ici que, bien que ce printemps les nouvelles estacades fussent loin d'être achevées, ainsi que beaucoup de jetée, nous sommes tout de même parvenus à retenir au-delà de 100,000 pièces d'une seule fois. En facilitant ainsi de beaucoup le flottage, les propriétaires de bois ont eu lieu d'être satisfaits.

Je dois ajouter que plusieurs des jetées qui étaient terminées ont calé et penché plus ou moins, choses auxquelles on doit s'attendre lorsque le fond est sablonneux et mou et que le courant est rapide. Il faudra les exhausser et redresser cette saison. La somme qu'exigera ces travaux sera insérée dans l'estimation des réparations pour l'année suivante.

Quant à la digue, bien que des soumissions aient été demandées et reçues, elle n'est pas commencée, le contrat restant encore à signer par l'entrepreneur.

La troisième construction—la jetée latérale des Chutes de la Tuque, dont le prix de revient a été estimé par moi à \$2,500—a été terminée au temps voulu par l'entrepreneur moyennant la somme arrêtée de \$2,333.62. C'est une amélioration qui a déjà prouvé son utilité.

La dépense totale durant l'année pour constructions s'élève à \$37,563.93.

RÉPARATIONS.

La dépense autorisée pour l'année était de \$5,522.21, et elle a atteint ce chiffre.

STATION No. 1—EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE.

- 3 vieilles jetées démolies.
- 3 " " renouvelées.
- 3 poteaux d'amarrage, avec caisson sur la rive.
- 12 blocs d'estacade solidifiés.
- 10 nouveaux blocs.
- 484 pieds d'estacade renouvelés.
- 1 quai d'amarrage renouvelé.

STATION No. 3—CHUTES DE SHAWINEGAN.

1 quai d'amarrage, 30 + 32 + 28 pieds.
 4 jetées exhausées, et nouveaux poteaux.
 4 piliers d'ancrage.
 2,000 lbs. de chaîne.
 4 portes d'estacade renouvelées.
 Estacades de la rive réparées.
 4 jetées réparées.
 Estacade Hetnes réparée.
 Estacade de la glissoire réparée.

STATION No. 4.—GRANDE MÈRE.

5 blocs et 15 traverses posées aux estacades.
 150 pieds d'estacade renouvelés.
 2 piliers d'ancrage avec chaînes.
 Fondations de la maison de station renouvelées.
 Aussi, des petites réparations aux stations des Chûtes de la Tuque et des Iroquois.

PERSONNEL ET FRAIS DE FONCTIONNEMENT.

Par suite de la grande augmentation dans le prix de la main-d'œuvre et de la somme additionnelle de travail qu'ont exigé les nouvelles estacades, les dépenses de l'année dernière pour le personnel et le fonctionnement ont excédé de beaucoup celles des années précédentes. Elles s'élèvent à \$12,101.70, tandis que l'année précédente elles n'étaient que de \$9,634.29.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

A part de ce qui a été mentionné plus haut, les constructions n'ont subi aucun dommage. Tout a bien marché à chaque station, et grâce aux nouvelles améliorations et au niveau suffisamment élevé de l'eau, les fabricants de bois ont été heureux cette année pour le flottage, et s'il m'était permis de mentionner ici ce qui appartiendrait de fait à un rapport pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1873, je dirais que bien que la plus grande partie du bois amené à l'embouchure du St. Maurice en soit repartie il y a quelque temps, il en reste encore beaucoup, qui a été fabriqué dans les localités éloignées, et dont le flottage est empêché maintenant que l'eau est basse par l'absence de la digue projetée aux Grandes Piles.

Respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. R. SYMMES.

Contrôleur.

APPENDICE No. 14.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DU SAGUENAY.

SAGUENAY, 30 juin 1872.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics, Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de transmettre à votre département un rapport sur les constructions sous mon contrôle pour l'année expirée au 1er juillet 1872.

Toutes les constructions confiées à mes soins sont en bon état; il sera nécessaire, pourtant, de faire certaines réparations le printemps prochain; je ne saurais en évaluer maintenant le prix de revient, à cause de la hauteur de l'eau, mais je pourrai le faire dans mon prochain rapport.

J'ai dépensé et payé, par ordre de votre département, huit cent dix-huit piastres et vingt-huit centins pour diverses réparations.

L'eau s'est élevée cette année à une hauteur moyenne.

J'ai dépensé pour le personnel et les frais de voyage six cent quatre-vingt-quatre piastres

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

D. BOULANGER,
Contrôleur.

APPENDICE No. 15.

HAVRE DE PORT DOVER.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
STE. CATHERINE, 27 novembre 1872.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics, Ottawa.

Monsieur,—En conformité de vos instructions, j'ai l'honneur de soumettre un rapport sur l'état des constructions ayant trait au havre de Port Dover.

Il faudra faire avant longtemps des réparations considérables à ces constructions.

La jetée ouest est en certains endroits dans un état fort délabré, et il faudra bientôt renouveler presque tout le revêtement.

Il faudra faire aussi quelques légères réparations à la jetée ouest.

A environ deux cents cinquante pieds de l'entrée des jetées, on a enlevé récemment un gros caillou, et j'ai constaté qu'un barrage s'était formé à ce point dans le chenal ayant une largeur de 50 pieds, ce qui, vu le faible niveau actuel de l'eau sur le lac Erié, ne laissait qu'une profondeur d'environ neuf pieds.

L'eau étant, cette année, extrêmement basse dans le lac, je ne pense pas qu'il soit opportun pour le moment d'encourir des dépenses pour faire disparaître ce qui ne causerait aucun inconvénient une autre année.

Je me propose prochainement de soumettre une évaluation du prix de revient des réparations nécessaires pour les jetées, et de demander un crédit pour leur mise à exécution.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. F. BIGGAR,
Surintendant.

 APPENDICE No. 16.

 MABOU ET PORT HOOD (C. B.), HAVRE ET JETEE.

 CHARLOTTETOWN, ILE DU PRINCE EDOUARD
 9 octobre 1872.

 F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
 Département des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur l'état des constructions confiées à mes soins, à la fin de l'année fiscale.

Une forte tempête a endommagé au mois de novembre dernier la jetée au Port Hood. Une brèche d'environ 200 pieds a été pratiquée dans la jetée.

Sur une étendue de 50 pieds de la jetée et sur soixante pieds de son angle, le revêtement et deux ou trois rangées de poutres ont été emportés, et le reste de l'angle, sur une longueur de 70 pieds, a été aussi emporté jusqu'à 4 pieds au-dessous de l'eau basse. Une forte masse de balastage est tombée de la jetée au bas de l'angle et à l'extrémité sud de l'angle.

MM. Beaten et McDonald ont presque terminé les réparations de 200 pieds de la jetée d'une façon très-solide, et, conformément à vos instructions, j'ai conclu avec eux un contrat pour la construction d'un nouveau bloc long de 125 pieds et large de 20 pieds, à l'extérieur de toute la construction.

Lorsque cet ouvrage sera achevé, la jetée sera dans un bien meilleur état qu'elle ne l'était auparavant.

A Mabou Harbour, l'entrepreneur, M. Evan, a posé un revêtement à la partie baignée par l'eau de tous les caissons du brise-lame jusqu'à une hauteur d'environ quatre pieds. L'ouvrage est bien fait, et le bois de construction, qui se compose presque entièrement de bouleau jaune, est d'une très-bonne qualité. L'entrepreneur est en voie de se procurer un dragueur. Il a déjà construit deux grands chalands et l'engin du dragueur est presque terminé. L'engin, livré à Hawkesbury, Canso, est très-puissant.

L'entrepreneur chargé de construire le brise-lame à Cap George, vient de commencer son ouvrage, mais tout le bois de construction est livré sur un autre point sur la côte.

De solides réparations ont été faites au brise-lame d'Arisaig. Cette construction a été endommagée par la même tempête qui a causé des dommages à la jetée de Port Hood.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN EDWARD BOYD,

Ingénieur en charge.

APPENDICE No. 17.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,

HALIFAX, octobre 1872.

L'Honorable HECTOR L. LANGEVIN, C. B.,

Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel des opérations des chemins de fer du gouvernement à la Nouvelle-Ecosse pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1872.

Recettes du trafic.....	\$328,841 40
Le 1er de janvier, l'embranchement de Windsor a été loué à la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, et on ne donne en conséquence ci-dessus qu'un tiers des recettes.	
Pour fins de comparaison j'ai ajouté la balance.....	25,496 34
Total.....	354,337 74
L'année dernière.....	314,257 15
Augmentation.....	\$40,080 59
Frais ordinaires d'exploitation.....	316,709 33
L'année précédente.....	248,696 03
Augmentation.....	\$68,013 30
Réparations extraordinaires.....	\$22,614 80
L'année précédente.....	31,176 89
Diminution.....	\$8,562 08
Recettes indiquées par les rapports.....	\$328,841 40
Pour comparaison ajouter l'embranchement occidental ...	25,496 34
	\$254,337 74
Frais d'exploitation et réparations extraordinaires.....	339,324 14
	\$15,013 60

Le rapport du Comptable (Appendice A) contient le bilan général des comptes du capital et du revenu, des tableaux détaillés des recettes et dépenses et tout les détails ayant trait aux opérations financières.

	Per cent.
Le transport des voyageurs accuse une diminution de.....	8.36
Le trafic du fret une augmentation de.....	13.17
Les malles et divers articles.....	7.96

Le pourcentage des profits réalisés sur les voyageurs, le fret et d'autres items, par rapport aux recettes brutes, et celui de chaque division des frais ordinaires d'exploitation par rapport au coût entier des opérations, comparé avec celui de 1871, est indiqué par le tableau comparatif suivant :

Dépenses.	1871.	1872.	Recettes.	1871.	1872.
	Locomotives	40.24		34.63	Voyageurs .....	34.19	34.27
Dépenses des chars	14.25	14.86	Fret	58.74	63.54
Entretien de la voie et } des constructions. }	22.72	28.23	Chevaux et voitures		
Dépenses des stations	13.63	10.40	Malles et divers	2.12	2.19
Dépenses générales	6.47	10.00			
Bateau passeur de Pictou	2.69	1.88			
	100.00	100.00		100.00	100.00

Les frais ordinaires d'exploitation ont été de 96.31 pour cent des recettes brutes. La moyenne de la distance parcourue et les recettes par voyageur, et par passager par mille, sont comme suit :

Spécification.	Parcours partiel.	Entier.	Total.
Moyenne des voyageurs par mille	23.06	62.38	32.39
do des recettes par voyageur, en centins	42.30	148.67	58.05
do do par mille, en centins	1.51	2.38	1.78

Le nombre de voyageurs transportés durant l'année a été..... 194,167
do do do do année antérieure. 234,305

Accusant une diminution de..... 40,138

Tons.

Le poids du fret transporté durant l'année, y compris le charbon
a été de 242,210
Durant l'année antérieure..... 211,003

Accusant une augmentation de 31,207
Poids du fret transporté sur le parcours d'un mille..... 7,619,614

La distance moyenne par tonneau en milles—les recettes par tonneau et par tonneau par mille, sont comme suit :

Spécification.	Parcours partiel.	Entier.	Total.
Distance moyenne par tonneau, en milles	47.29	64.25	48.29
Recettes moyennes, par tonneau, en centins	74.52	240.78	86.25
do do par mille, en centins	1.57	3.74	1.78

La diminution apparente du transport des voyageurs est due au transfert de l'embranchement de Windsor à la compagnie de chemin de fer Windsor et Annapolis.

Le trafic du fret indique une très forte augmentation, particulièrement pour l'item du charbon. Cette augmentation provient de deux causes, savoir: la clôture prématurée de la navigation à Pictou, qui a amené le chargement à Halifax, et l'augmentation de la demande du charbon de Pictou.

La Compagnie Acadienne a expédié durant l'année écoulée au débarcadère de Pictou 85,127 tonnes, et 37,976 tonnes ont été expédiées à Halifax pour chargement et pour la consommation locale sur le parcours des chemins de fer, ce qui accuse une augmentation au débarcadère de Pictou de 9,338 tonnes, et à Halifax ainsi qu'aux points intermédiaires de 15,450 tonnes.

L'association générale des mines s'est servie de l'embranchement correspondant à la ligne du gouvernement et a expédié durant l'hiver 3,428 tonnes, pour chargement à Halifax et pour consommation locale.

La Compagnie Intercoloniale de charbon travaille vigoureusement à la construction d'un embranchement pour correspondre avec la ligne du gouvernement près de Stellarton et compte pouvoir expédier du charbon l'hiver prochain. Il y a raison de croire que ces trois embranchements allant aux mines et autres en voie de construction assureront une augmentation considérable de trafic durant la saison prochaine; et afin de répondre aux demandes que l'on fera nécessairement au département, il est de la plus haute importance que le quai projeté à Halifax soit construit le plus promptement possible et que l'on prépare avec toute la diligence nécessaire les chars à charbon ainsi que deux locomotives que l'on est à construire.

L'augmentation des dépenses provient de plusieurs causes.

Le 12 octobre, une furieuse tempête éclata, causant des dommages considérables au chemin de fer entre Halifax et Bedford. En plusieurs endroits, les remblais ont été emportés à des profondeurs variant de un à quatre pieds et la superstructure emportée dans le havre, ce qui a interrompu la circulation pendant plusieurs jours. Pour réparer ce dommage, il a fallu au-delà de 15,000 yards de pierre. Pendant la même tempête, les remises des locomotives et de la plaque tournante à la jonction de Windsor ont été renversées. La première a été reconstruite ainsi que l'indique mon rapport complet en date du 21 novembre.

Le 25 du même mois, une autre tempête écia à Pictou et causa des dommages aux terrains de la station pour environ 12,000 piastres, dommages que l'on a aussi réparés.

La remise des locomotives à Richmond a été malheureusement détruite par le feu, le 5 de janvier, et huit locomotives ont subi des dommages partiels, que l'on a dû depuis réparer. Les dépenses causées par cet incendie jusqu'au 30 juin ont été de \$9,242.14; plusieurs tempêtes de neige ont sévi durant le mois de mars et elles ont causé une perte de trafic d'environ dix mille piastres et occasionné une dépense additionnelle de \$13,752.35 pour tenir le chemin en bon état.

Le rapport du surintendant des locomotives (Appendice B) contient un tableau des locomotives et des autres parties du matériel. Il appert d'après ce rapport que l'extrême froid de l'hiver dernier a eu un mauvais effet sur les roues motrices des locomotives et les bandages de roue, ainsi que sur les roues des chars, dont un grand nombre se sont cassées.

Malgré cela, les locomotives ont subi les réparations voulues, et elles peuvent toutes maintenant fonctionner. Deux ou trois auront besoin prochainement de quelques réparations.

Les chars ont été tenus en bon état. L'augmentation des réparations est due à l'accroissement du trafic du fret. Vingt-huit nouveaux chars ont été ajoutés à matériel roulant.

Le rapport de l'inspecteur de la voie (Appendice C) mentionne le fait, que durant l'hiver dernier, 60,188 nouvelles traverses ont été posées pour remplacer celles qui ne pouvaient plus servir, et que plus de cinq milles de lisses neuves, avec coussinets perfectionnés, ont été posés. Beaucoup de lisses et de liens ont cassé; mais heureusement qu'on s'en est aperçu et, sauf une exception, il n'en est résulté aucun dommage. En outre des lisses déjà posées, on a aussi fait la commande de six cents autres tonnes qui seront posées cette année.

La maçonnerie de plusieurs ponts et barrières à bestiaux a été détruite et renouvelée, la charpente de plusieurs ponts a été refaite, et on a fait l'achat du bois pour trois autres ponts qui seront renouvelés durant l'année. Cela complètera les renouvellements des ponts en bois.

Deux nouvelles voies d'évitement ont été posées à Richmond pour faciliter le commerce de houille et une autre à New Lairg, et on a augmenté l'approvisionnement d'eau, le trafic étant plus considérable.

La voie permanente a subi toutes les réparations nécessaires, et on la dit maintenant dans un très bon état.

Les gares sur le parcours de la ligne ont été tenues en bon ordre, y compris le peinturage à l'intérieur et à l'extérieur.

La gare à Halifax demande des réparations immédiates. Si on la laisse subsister encore une autre année, la sûreté exige qu'elle soit solidifiée. La voie d'évitement et le terrain sont aussi tout à fait insuffisants pour les besoins du trafic, surtout maintenant que le trafic des parties est et ouest de la province est transporté séparément, savoir : par le gouvernement et la compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis. Les quais au débarcadère de Pictou et à Halifax subissent actuellement des réparations, on les reconstruit, leur donne plus de solidité et on les met en bon état, là où il est nécessaire de le faire. Lorsqu'on a conclu le contrat pour la fourniture du bois avec M. Hyde, une commission estimait qu'il y avait vingt-trois mille quatre cents neuf cordes de bois sur la ligne. Cette évaluation n'était qu'approximative, car lorsqu'on commença à se servir du bois, je pus le faire mesurer et je constatai qu'il s'y trouvait 1900 cordes de moins que ne l'indiquait le rapport de l'inspecteur du bois. On peut faire une petite allocation pour l'écorce du bois qui tombe parce qu'elle est exposé à la température et pour le bois volé, mais elle n'est pas en rapport avec le déficit. Il est évident que la quantité en mains, lors du contrat, a été considérablement surfaite.

Je regrette d'avoir à mentionner trois accidents qui ont eu une issue fatale.

Le 6 septembre, Alfred Trider, chauffeur, tué accidentellement près de Windsor. Rapporté les 7 et 23 décembre 1871.

Le 4 décembre, Robert Thompson, garde-frein, tué accidentellement, en se tenant sur le haut d'un char qui passait sous un pont. Rapporté les 7 et 12 décembre 1871.

Le 23 janvier, Owen Kildoy, contre-maître des cantonniers, tué accidentellement, à Grand Lake. Rapporté le 26 janvier 1872.

De plus, Matthew Gallagher employé sur la voie permanente de l'embranchement de Windsor, a été tué accidentellement lors d'une tempête de vent par l'un des convois du chemin de fer de Windsor et Annapolis.—Rapporté le 30 mars 1872.

Le 16 juillet, M. Casey, employé sur le chemin de fer de Windsor et Annapolis, eut l'une de ses jambes rompu. Rapporté le 12 décembre.

Le 12 décembre, Isaac LeViscounte, commis de la poste, blessé. Rapporté le 12 décembre.

Et le 29 février, George Little, tonnelier, à Halifax, eut un bras meurtri à la station de Bedford; on suppose que c'est par un convoi.

Il est à regretter que, malgré les remontrances les plus fortes et la surveillance des officiers chargés de la direction des convois, les personnes s'exposent au péril sans aucune nécessité.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEORGE TAYLOR,

Surintendant Général,

APPENDICE A.

HALIFAX, 1er octobre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les relevés et rapports suivants qui indiquent les opérations financières des chemins de fer sous le contrôle du gouvernement, à la Nouvelle-Ecosse, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1872.

- A 1. Bilan général.
- A 2. Compte du capital.
- A 3. Compte du revenu, avec relevés de 1 à 6.
- A 4. Etat mensuel comparatif des recettes.
- A 5. Etat indiquant le nombre des voyageurs, parcours local et total, Est et Ouest, avec le nombre de milles parcourus.
- A 6. Etat indiquant le nombre de tonnes de fret, parcours local et total, Est et Ouest, avec le nombre de milles parcourus.
- A 7. Tableau indiquant les opérations et dépenses aux diverses stations.
- A 8. Relevé du fret expédié de toutes les stations.
- A 9. Inventaire des articles disponibles.
- A 10. Etat du bois et du charbon aux diverses stations.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS FOOT,

Comptable.

Dt.	(A. 1.) BILAN GÉNÉRAL.		Av.
	\$	cts.	\$
Approvisionnement	65,019	94	Compte de dépense du Canada....
Stations	21,417	04	
Argent	10,317	97	
Ch. de fer Windsor et Annapolis..	7,509	03	
Comptes de particuliers.....	94	37	
James Alexander	3,410	69	
Compte indéterminé ..	621	76	
Chemin de fer Intercolonial.....	2,073	77	
	110,464	54		110,464 54

E. et O. E., Halifax, N.-E., 30 juin 1872.

THOMAS FOOT,
Comptable.

Dt.	(A. 2.) COMPTE DU CAPITAL.		Av.
	\$	cts.	\$
1871.			
1872.			
1871.	6,942,765	38	1871. Juin 30—Canada
Juin 30—Prix de rev. du ch. et de son mat. jusq. cette date				6,942,765 38
1872.			
Juin 30—Dépense de l'année exp. le 30 juin 1872, classée comme suit :—			1872. Juin 30—Canada.....
Travaux d'ingén. \$	146	25	
Voie et travaux	1,539	80	
Voie permanente	6,749	86	
Matériel roulant.	11,938	31	
Serv. des stations et eau	2,232	35	
Qual et passage d'eau	938	89	
Domages occasion. par la temp. du 12 oct. 1871.	9,957	19	
	33,502	65		33,502 65
	6,976,268	03	6,976,268 03

E. et O. E., Halifax, N.-E., 30 juin 1872.

THOMAS FOOT,
Comptable.

Av.

(A. 3.) COMPTE DU REVENU.

Dt.

Douze mois expirés le 30 juin 1871.	Dépense.—1872.	Frais d'exploitation.	Réparations extraordinaires	Total.	Douze mois expirés le 30 juin 1871.	Recettes.—1872.	Douze mois expirés le 30 juin, 1872.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
100,079 92	Locomotives, (d'après relevé 1)	109,692 94	.....	109,692 94	129,999 64	Transport des passagers.....	112,719 34
45,104 49	Chars, 2	47,068 76	8,113 81	55,182 57	184,588 38	Transport du fret.....	208,922 07
78,003 60	Ent. de la voie et des travaux 3	89,413 23	14,433 18	103,846 41	6,669 13	Malles, etc.	7,199 99
33,902 56	Dépenses des stations 4	32,922 68	.....	32,922 68			
16,092 67	Frais généraux 5	31,656 35	67 82	31,724 17			
6,689 68	Passage d'eau de Picton 6	5,955 37	.....	5,955 37			
	Balance.....	.....	.....	.....		Balance.....	328,841 40
279,872 92		316,709 33	22,614 81	339,324 14	314,257 15		10,482 74
34,384 23							339,324 14
314,257 15							

Percentage—Frais ordinaires d'exploitation sur les recettes brutes..... 96 31
 „ Réparations extraordinaires..... 6 88

E. et O. E., Halifax, N.-E., 30 juin 1871.

THOMAS FOOT,
Comptable.

(RELEVÉ 1.) LOCOMOTIVES.

DÉTAILS.	Total Année expirée le 30 juin 1872.	
	\$	cts.
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyage.....	16,395	61
Combustible.....	43,054	65
Huile, suif et rebuts.....	11,136	92
Réparations aux locomotives et tenders.....	26,691	89
do renouvellement d'outils, lampes, etc.....	2,882	18
do ateliers et remises des locomotives.....	2,748	55
Eau, y compris réparations des pompes et citernes.....	3,021	44
Divers.....	3,762	00
	109,692 94	
Percentage sur les recettes brutes..... 33.35		

THOMAS FOOT.

(RELEVÉ 2.) CHARS.

DÉTAILS.	CLASSIFICATION.		Total Année expirée le 30 juin 1872.			
	Frais d'exploitation.	Réparations extraordinaires				
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Gages des conduct., préposés aux bagages et garde-freins.....	16,994	39	.....	.....	16,994	39
Huile, suif et rebuts.....	1,266	80	.....	.....	1,266	80
Réparat. aux chars à voyageurs, de la poste et des bagages.....	9,299	83	3,547	65	12,847	48
do do du fret.....	15,749	13	4,566	16	20,315	29
Petits articles et combustible.....	2,148	58	.....	.....	2,148	58
Réparations des ateliers, et réparation et renouvellement d'outils, lampes, etc.....	1,184	16	.....	.....	1,184	16
Divers.....	425	87	.....	.....	425	87
	47,068	76	8,113	81	55,182	57
Percentage, frais ordinaires d'exploitation sur les recettes brutes... 14.32						
do réparations extraordinaires do ... 2.47						
Total du percentage do 16.79						

THOMAS FOOT.

(RELEVÉ 3.) ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX.

DÉTAILS.	CLASSIFICATION.		Total Année expirée le 30 juin 1872.
	Frais d'exploitation.	Réparations extraordinaires	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages et matériaux pour réparer la voie et les clôtures...	43,204 84	1,823 00	45,027 84
Rails, coussinets et carvelles.....	7,500 22	10,698 86	18,199 08
Traverses	11,433 30	798 20	12,231 50
Gages et matériaux pour réparations aux ponts, barrières à bestiaux, passages à niveau et clôtures	10,179 07	1,072 73	11,251 80
Réparations aux quais.....	1,041 23	.....	1,041 23
Réparations et renouvellement d'outils, lampes, etc.....	2,022 26	.....	2,022 26
Dépenses occasionnées par les tempêtes de neige.....	13,752 35	.....	13,752 35
Divers	279 96	40 39	320 35
	89,413 23	14,433 18	103,846 41

Percentage—Frais ordinaires d'exploitation sur les recettes brutes. 27.19
do Réparations extraordinaires. do 4.39

Total du percentage..... 31.58

THOMAS FOOT.

(RELEVÉ 4.) DÉPENSES DES STATIONS.

DÉTAILS.	Total Année expirée le 30 juin 1872.
	\$ cts.
Salaires et gages des chefs de gare, commis, aiguilleurs, etc.....	23,566 18
Réparations aux bâtisses.....	2,914 22
Combustible, huile, lumière, papeterie, étiquettes et autres faux frais.....	6,442 28
	32,922 68

Percentage sur les recettes brutes..... 10.02

THOMAS FOOT.

(RELEVÉ 5.) FRAIS GÉNÉRAUX.

DÉTAILS.	CLASSIFICATION.		Total Année expirée le 30 juin 1872.
	Frais d'exploitation.	Réparations extraordinaires	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Salaires des officiers généraux, comptables et commis.....	6,956 63	.....	6,956 53
Impressions et papeterie.....	2,971 02	67 82	3,038 84
Annonces.....	2,428 94	.....	2,428 94
Dommmages.....	3,513 57	.....	3,513 57
Frais télégraphiques.....	467 77	.....	467 77
Dépense occasionnée par le feu à la maison ronde.....	9,242 14	.....	9,242 14
Perte sur bois de chauff., (voir rapport de l'Insp. du bois).	5,340 08	.....	5,340 08
Divers.....	736 20	.....	736 20
	31,656 35	67 82	31,724 17

Percentage—Frais ordinaires d'exploitation sur les recettes brutes .. 9'62
do Réparations extraordinaires do .. '02
9'64

THOMAS FOOT.

(RELEVÉ 6.) PASSAGE D'EAU DE PICTOU.

DÉTAILS.	Total Année expirée 30 juin 1872.
	\$ cts.
Gages des capitaines, mécaniciens, chauffeurs et matelots.....	2,362 50
Combustible.....	1,502 28
Huile, suif et rebuts.....	595 08
Réparations à la machine et à la coque.....	1,015 06
Réparations et renouvellement d'outils, lampes, etc.....	125 84
Divers.....	354 61
	5,955 37

Percentage sur les recettes brutes..... 1'81

THOMAS FOOT.

(A 4.) ETAT MENSUEL DES RECETTES.

Pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872, comparé avec 1871.

MOIS.	1872.						1871.									
	Voyageurs.		Fret.		Malles et divers.		Total.		Voyageurs.		Fret.		Malles et divers.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Juillet.....	15,547	21	16,352	74	614	59	32,514	54	13,933	16	16,708	42	593	77	31,235	35
AOÛT.....	16,740	44	16,583	51	669	98	33,993	93	13,913	81	14,971	44	607	39	29,192	64
SEPTEMBRE.....	13,981	44	19,439	08	645	51	34,066	03	13,846	20	15,546	38	666	37	30,059	25
OCTOBRE.....	11,822	56	19,559	76	471	90	31,854	22	12,016	63	19,400	53	700	23	31,817	39
NOVEMBRE.....	9,353	07	22,236	77	410	69	32,090	53	10,667	70	19,959	07	608	15	31,284	92
DÉCEMBRE.....	8,629	73	18,846	64	461	48	28,237	85	9,855	31	17,079	92	730	56	27,655	79
JANVIER.....	4,627	27	16,616	04	621	50	21,886	41	6,105	43	8,936	04	366	36	15,407	83
FÉVRIER.....	4,773	27	16,694	62	483	45	21,911	34	5,251	64	9,784	32	432	29	15,468	25
MARS.....	2,634	81	16,664	62	438	81	21,284	38	6,361	05	14,008	19	336	31	20,705	55
AVRIL.....	6,210	78	18,305	81	470	92	24,987	51	8,293	95	14,725	28	664	09	23,683	32
MAI.....	8,055	78	19,276	29	604	99	27,937	06	10,217	99	17,038	68	437	42	27,694	09
JUN.....	9,742	28	17,253	70	1,306	17	28,301	15	12,536	77	17,030	11	535	89	30,092	77
Total.....	112,719	34	209,035	62	7,199	90	328,954	95	122,999	64	184,538	38	6,669	13	314,257	15

THOMAS FOOT.

(A. 5.) ÉTAT DU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Mois.	PARCOURS LOCAL.				PARCOURS COMPLET.				PARCOURS LOCAL ET COMPLET.			
	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.
	Juillet 1871.....	12,352	11,593	23,945	644,135	2,132	2,189	4,321	257,127	14,484	13,782	28,266	901,282
Août.....	11,500	10,849	22,349	597,827	1,810	3,518	5,328	309,253	12,310	14,367	27,167	907,080
Septembre ..	10,875	9,198	20,073	522,172	2,443	2,436	4,879	272,087	13,318	11,634	24,952	794,229
Octobre.....	7,799	7,971	15,770	446,103	1,546	1,785	3,331	186,268	9,345	9,756	19,191	632,471
Novembre ..	7,040	6,838	13,878	373,666	1,280	1,355	2,635	156,795	8,320	8,173	16,493	530,461
Decembre ..	6,767	6,299	13,066	362,546	1,217	1,352	2,569	138,884	7,984	7,651	15,635	501,427
Janvier ... 1872.....	5,091	4,897	9,988	324,392	134	153	287	30,623	5,225	5,050	10,275	355,015
Février.....	3,984	3,534	7,518	290,000	101	105	206	23,210	4,085	3,639	7,724	273,210
Mars.....	2,300	2,291	4,591	155,380	37	66	103	10,955	2,337	2,357	4,694	166,335
Avril.....	4,750	4,978	9,728	278,741	170	231	401	43,637	4,920	5,209	10,129	322,378
Mai.....	6,724	6,029	12,753	365,636	485	331	816	82,399 ^a	7,209	6,360	13,569	448,026
Juin.....	8,050	6,797	14,847	408,456	423	382	805	89,472	8,473	7,179	15,652	497,228
Totaux année 1871...	87,232	81,274	168,506	4,729,051	11,778	13,883	25,661	1,600,771	99,010	95,157	194,167	6,329,822
Totaux année 1871...	100,344	95,723	196,067	5,247,774	19,206	19,032	38,238	2,371,840	119,550	114,755	234,305	7,619,614

THOMAS FOOT.

(A 6.) ÉTAT DU FRET.

MOIS.	PARCOURS LOCAL.			PARCOURS COMPLET.			PARCOURS LOCAL ET COMPLET.		
	Est.	Ouest.	Total.	Est.	Ouest.	Total.	Est.	Ouest.	Total.
	Milles parcourus.	Milles parcourus.	Milles parcourus.	Milles parcourus.	Milles parcourus.	Milles parcourus.	Milles parcourus.	Milles parcourus.	Milles parcourus.
Janvlet... 1871.....	16,400	6,590	22,990	781	744	1,525	81,208	7,334	24,515
Avrlet.....	4,050	5,892	9,937	798	875	1,673	104,566	6,767	11,610
Septembre	19,678	7,004	26,682	751	1,131	1,882	120,742	8,135	28,564
Octobre.....	13,642	6,594	20,596	1,476	1,420	2,896	165,172	8,374	23,492
Novembre	12,305	8,433	20,738	1,127	1,732	2,857	163,244	10,165	23,597
Decembre	4,884	9,027	13,911	755	974	1,729	87,569	5,639	15,640
Janvier... 1872.....	1,845	9,777	11,622	86	39	125	14,089	10,001	15,640
Février.....	1,905	43,245	45,150	129	42	171	10,333	9,319	11,747
Mars.....	1,130	3,172	4,302	68	38	106	11,894	43,287	45,321
Avril.....	3,228	10,756	13,984	186	338	524	26,066	3,210	4,408
Mai.....	8,240	8,663	16,903	186	48	234	58,642	10,304	14,228
Juin.....	13,362	7,700	21,062	187	422	609	68,386	9,001	17,427
Total ton'x, 1872..	100,664	127,213	227,877	6,530	7,803	14,333	920,910	135,016	242,210
Total ton'x, 1871..	115,108	77,458	192,566	4,476	13,961	18,437	1,261,964	91,416	211,003

THOMAS FOOT.

Etat indiquant les opérations et les dépenses des différentes stations (A 7.)

STATIONS.	NOMBRE DES VOYAGEURS.			TONNES DE FRET.			DÉPENSES AUX STATIONS.		
	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Montant.	Par cent.	Par cent.
Richmond	65,763	79,806	37.48	98,099	18,082	23.57	13,627 41	41.89	
Bedford	12,214	7,980	5.18	1,027	275	.27	548 43	1.66	
Jonction de Windsor	3,169	2,763	1.54	6,880	510	1.51	1,321 44	4.01	
Beaver Bank	669	681	.36	352	902	.26	182 33	.55	
Mount Uniacke	1,440	1,045	.65	279	688	.19	203 04	.63	
Ellershouse	1,994	2,863	1.26	271	632	.34	330 14	1.00	
Newport	1,891	2,947	1.24	337	1,302	.51	280 03	.85	
Windsor	13,125	9,992	5.95	10,302	434	2.50	1,407 58	4.27	
Enfield	2,212	2,453	1.20	1,885	1,757	.66	519 17	1.57	
Elmsdale	4,224	2,798	1.81	2,080	1,556	.96	634 33	1.93	
Shubenaocadie	10,684	5,321	4.12	3,422	2,058	1.12	1,208 71	3.67	
Stewiacke	2,751	2,212	1.28	894	1,087	.40	501 24	1.52	
Brookfield	3,331	3,206	1.69	3,422	2,440	.68	540 67	1.64	
Truro	17,555	14,148	8.15	25,733	5,823	6.50	2,606 40	7.93	
Riversdale	798	772	.40	599	1,812	.49	410 91	1.25	
West River	2,027	1,344	.87	347	1,072	.28	392 76	1.20	
Glengarry	1,850	1,310	.82	548	703	.46	360 90	1.09	
Hopewell	3,350	3,336	1.73	865	692	.31	516 66	1.57	
Stellarton	4,025	4,471	2.19	1,764	145,044	30.30	587 80	1.69	
New Glasgow	9,303	10,802	5.17	4,985	3,844	1.81	1,434 46	4.36	
Debarcadere de Pictou	5,100	6,334	2.95	74,533	12,090	17.88	3,651 92	11.11	
Pictou	13,713	12,230	6.67	1,033	1,842	.58	1,301 04	3.95	
Stations intermédiaires	12,949	15,300	7.29	6,546	38,045	9.20	1,382 31	4.16	
Totaux	194,167	194,167	100.00	242,210	242,210	100.00	32,922 68	100.00	

THOMAS FOOT.

ÉTAT DÉTAILLÉ.—Suite.

STATIONS.	PRODUITS DES MINES.					PRODUITS AGRICOLES.										
	Manganesè—ton x.	Pierre—tonneaux.	Chaux et ciment—quintaux.	Chaux et ciment—barils.	Brigues—No.	Fer et cuivre en boîtes, bouillons, en guenses, en moirs, et fontes—lbs.	Fleur de farine—barils.	Farine—barils.	Sacs de fleur, avoine, maïs, seigle et sarrasin—en lbs.	Avoine.	Blé.	Orge.	Pommes de terre.	Navets, carottes, Maïs, pois et fèves.	Beurre et fromage en lbs.	
Richmond.....			2,800		20,628	4,419,701	25,162	9,757	67,168	7,361	112	222	825	9	1,607	56,348
Bedford.....						54,600	41	7	750	7			8			
J onction de Windsor.		8				344,632	33			8	4	10	143	3		300
Beaver Bank.		342				22,490	11		290	15						
Mount Uniacke.						73,800	3		1	471						
Ellershouse.....						3,000	14		1	265						12,411
Newport.....	810					4,050	2			372		34	1,196	84		450
Windsor.....			2		1,200	181,520	168	12		773			773	303		2,480
Enfield.....		3,747	35			68,788	65			38			107			23,690
Elmsdale.....							115			3			3			360
Shubenacadie.....	18			26		77,900	699	10	1,063	1,024	14		375	16		12,670
Stewiacke.....			11			83,010	66		200	843			143	80		14,626
Brookfield.....	31					100	37	32	123	914	8	17	327	53		27,200
Truro.....	575		62			927,228	3,388	83	1,648	781	10	3	618	108		64,315
Riversdale.....						20,630	7			86	22		36,702	1,799		641,880
West River.....	104					7,820	17	216	30,160	6,750	11	31	77	7		436
Glengarry.....						59,830	6	10	2,700	271	8		13			37,944
Hopewell.....			6			9,370	591	357	8,710	3,169	18	70	122			3,340
Stellarton.....			4		22,500	8,200	32	7		169	10	84				40,470
New Glasgow.....		1,191	12			106,075	390	365	1,740	1,981	82	173	384			1,280
Débarcadre de Pictou		5,482	200		4,500	248,660	33,196	1,536	9,000	3,993	19	4,144	492		1,292	63,753
Pictou.....				357		304,207	1,317	147	8,120	1,020	11	22	134	10		157,185
Stations intermédiair.	3,106	1,001	533		2,709,260	1,600	24	13	100	149			267	20		26,904
Totals.....	4,522	11,893	3,725	1,442	2,758,086	7,103,211	63,385	12,578	131,566	29,977	329	5,081	44,004	2,529	2,910	1,197,183

ÉTAT DÉTAILLÉ.— Suite.

STATIONS.	Foin—tonneaux.		PRODUITS DES PÊCHERIES.			Mélasse—barriques.	Mélasse—barils.	Sucre—quintaux.	Sucre—barils.	LARD.		BEUF ET AUTRES VIANDES.		Cuir et peaux, en lbs.	Cuir—lbs.	Marchandises sèches, quin—call, liq, épicer. et autres non énumérées—en lbs.	
	Barils.	Sacs, en lbs.	Saumon, de toute sorte en lbs.	Huîtres—barils.	LARD.					Frais, en lbs.	Salé, en barils.	Frais, en lbs.	Salé, en barils.				
					Barils.												Sacs, en lbs.
Richmond.....	17	4,586	306,329	29	1,491	512	459	3,007	588	17,726	182	19,990	1,253,740	90,312	13,105,732		
Bedford.....	1	4	43						252		1	150		3,430	79,859		
Jonction de Windsor.....	3														262,336		
Beaver Bank.....	2								1						5,180		
Mount Uniacke.....	2														200		
Ellershouse.....	17	1			2										1,390		
Newport.....	157	4								530					45,468		
Windsor.....	522	62	280						7	9,720					428,780		
Enfield.....	24	1	150		1				2	270					48,020		
Elmsdale.....	206	6							3	10,625	331	93,842	11,428	7,895	611,011		
Shubenacadie.....	340	5	100					1		3,739		66,625	3,085	20,100	296,044		
Stewiacke.....	224	10		120						23,060		11,940	2,250	1,170	80,400		
Brookfield.....	142			450					3	53,451		54,087	4,665	3,790	166,284		
Truro.....	1,135	62	2,650		9	8	4	15	15	229,330	4	53,245	20,360	26,410	1,064,475		
Riversdale.....	6									186		307	125		21,587		
West River.....	3						1			96,510		12,952	777	12,390	87,403		
Glengarry.....										6,000		3,510	190	1,000	80,562		
Hopewell.....	27	3								52,920		53,990	6,420	11,185	80,648		
Stellarton.....	2	10			14					3,800		1,200		14,700	36,830		
New Glasgow.....	36									21,447		13,825	15,560	39,237	266,264		
Débarcadère de Pictou.....	9	274	6,680	2,000	1,185			201	1,587	3,519	154	2,450	126,720	28,764	2,050,871		
Pictou.....	3	190	4,219	2,200	11	1		5	53	33,411	-1	2,664	10,180	613,201	398,440		
Stations intermédiaires.....	345	1	400							2,035		20,815	3,175	160	5,043,615		
Totaux.....	3,173	5,270	320,851	91,780	1,527	522	565	3,229	2,861	563,399	693	494,914	1,471,001	875,901	25,620,082		

THOMAS FOOT.

INVENTAIRE du matériel disponible, 30 juin 1872. (A 9.)

	\$	cts.	\$	cts.
833,189 lbs. vieilles lisses	7,426	12		
1,080 traverses	200	00		
Inventaire des approvisionnements de chemin de fer en entrepôt général	36,668	30	7,626	12
Papeterie et billets au bureau général	5,561	30		
			42,229	
2,467 $\frac{52}{128}$ cordes de bois, d'après relevé	13,135	57		
6,765 minots de charbon	676	50		
			13,812	07
<i>Inventaire du matériel disponible aux différentes stations.</i>				
Richmond	149	23		
Bedford	19	72		
Jonction de Windsor	18	59		
Enfield	24	06		
Elmsdale	26	09		
Shubenacadie	29	06		
Stewiacke	25	10		
Brookfield	23	86		
Truro	79	99		
Riversdale	17	27		
West Rivers	25	36		
Glengarry	19	15		
Hopewell	18	87		
Stellarton	21	23		
New Glasgow	40	50		
Débarcadère de Pictou	790	09		
Pictou	23	95		
			1,352	12
			65,019	91

THOMAS FOOT.

INVENTAIRE du bois et du charbon aux diverses stations, le 30 juin 1872. (A 10.)

STATIONS.	Bois en pieds.	Charbon en minots.
Richmond	1,440	832
Bedford		
Jonction de Windsor	8,448	2,218
Enfield		91
Elmsdale		10
Shubenacadie	14,080	
Stewiacke		
Polly Bog	112,000	218
Brookfield		
Truro	6,400	1,876
Riversdale		405
West River		
Glengarry	41,216	121
Hopewell		
Stellarton		117
New Glasgow		207
Débarcadère de Pictou	5,120	670
Pictou		
Sur la ligne	127,104	
	315,808	6,765
	ou 2,467 $\frac{52}{128}$ cord.	201 $\frac{63}{7}$ ton.

THOMAS FOOT.

APPENDICE B.

SERVICE DES CHARS ET LOCOMOTIVES,
RICHMOND, 19 novembre 1872.

GEORGE TAYLOR, ECR.,
Gérant Général, Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états relatifs au service des chars et locomotives, pour l'année expirée au 30 juin 1872.

J'ai l'honneur de soumettre quelques remarques sur l'état des locomotives, le 30 juin 1872.

LOCOMOTIVE No 1.

En examinant la chaudière, j'ai constaté qu'elle était tellement corrodée et ne pouvait résister à la pression qu'elle devra être remplacée par une nouvelle chaudière et par un nouveau tender complet. Je recommande de vendre la chaudière, le cylindre et autres parties.

No. 6. FOURNEAU A CHARBON.

En bon état.

No. 7. FOURNEAU A CHARBON

En réparation.

No. 8. FOURNEAU A CHARBON.

En état de service, mais demandera bientôt des réparations.

No. 9. FOURNEAU A BOIS.

En bon état.

No. 10. FOURNEAU A CHARBON.

En bon état de service.

No. 11. FOURNEAU A CHARBON.

En état de service.

No. 12. FOURNEAU A CHARBON.

En bon état.

No. 13. FOURNEAU A CHARBON.

En état de service—demandera bientôt des réparations.

No. 14. FOURNEAU A CHARBON.

En état de service—demandera bientôt des réparations.

No. 15. FOURNEAU A CHARBON.

En état de service—demande des réparations.

No. 16. FOURNEAU A CHARBON.

En bon état.

No. 17. FOURNEAU A CHARBON.

En réparation.—La chaudière a été réparée, et de nouveaux tuyaux à quilleurs ont été posés et d'autres réparations ont été faites.

No. 18. FOURNEAU A CHARBON.

En réparation.

No. 19. FOURNEAU A CHARBON.

En réparation.

No. 20. FOURNEAU A CHARBON

En état de service—demande des réparations.

No. 21. FOURNEAU A BOIS.

En état de service—demande des réparations.

No. 22. FOURNEAU A CHARBON

En réparation et état de service.

No. 23. FOURNEAU A BOIS.

Demande une réparation complète.

No. 24. FOURNEAU A CHARBON.

Demande une réparation complète.

No. 25. FOURNEAU A BOIS.

En bon état.

No. 26. FOURNEAU A CHARBON.

En réparation.

Je dois dire que les locomotives, généralement, sont en bon état. Le parcours cette année excède de 31,195 milles celui de l'année dernière. Les froids de l'hiver ont agi fortement sur les bandages de roues et les roues; quatre bandages de roues motrices d'acier se sont brisés complètement et grand nombre de roues endommagées par la glace, ce qui a augmenté les réparations. Les locomotives endommagées par le feu dans le hangar aux locomotives, le 5 janvier dernier, portaient les Nos. 6, 7, 12, 16, 21, 22, 23 et 24. Les chaudières de ces locomotives n'ont pas éprouvé de dégâts, vu qu'elles contenaient de l'eau; les essieux et la boiserie n'ont pas été brisés.

SERVICE DES CHARS.

J'ai l'honneur de faire quelques remarques sur le service des chars.

Vingt-huit nouveaux chars ont été ajoutés au matériel roulant :

- 1 nouveau char de première classe.
- 12 nouveaux chars à marchandises (fermés).
- 12 nouveaux chars plate-formes.
- 5 chars à marchandises fermés dont la boiserie a été renouvelée.
- 11 chars plate-formes dont le bois a été renouvelée.

Les chars de première classe, de seconde classe, du bureau de poste et de l'express ont subi des réparations générales; sept ont été peints et vernis; il faudra restaurer, vernir et peindre quelques-uns des vieux chars de première classe.

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM JOHNSTON,

Préposé au roulement.

(B 1.) ETAT DES LOCOMOTIVES, 30 JUIN 1872.

No.	FABRICANTS.	Reçus sur la ligne.	NON-ÉQUIPÉES.				ÉQUIPÉES.				POIDS.		Capacité du Tender en gallons.	Cy. Ro's No. de lin ^h . mot. roues.				Milles parcourus cette année.	Milles parcourus jusqu'à cette date.			
			Locon.		Tender.		Total.		Locon.		Tender.			Total.		Sur roues metric's.	Diamètre.			No.	Diamètre.	Tender.
			Locon.	Tender.	Total.	Locon.	Tender.	Total.	Locon.	Tender.	Total.											
6	Neilson et Cie., Glasgow...	Décembre 1857	61,000	29,000	90,000	67,000	43,000	110,000	39,000	1,700	16 21	4 5	4	8	13,980	155,827						
7	do do	Janvier 1858	61,000	29,000	90,000	67,000	43,000	110,000	39,000	1,700	16 21	4 5	4	8	13,468	174,073						
8	Cie. de Portland, Portland.	Juillet 1858	53,200	23,150	76,350	57,200	39,350	96,550	33,800	1,700	14 22	4 5	4	8	23,655	251,316						
9	do do	do	58,500	25,000	83,500	64,000	41,000	105,000	39,000	1,950	16 22	4 5	4	8	21,830	247,064						
10	Neilson et Cie., Glasgow...	Août 1858	61,000	29,000	90,000	67,000	43,000	110,000	39,000	1,700	16 21	4 5	4	8	19,779	174,673						
11	do do	do	61,000	29,000	90,000	67,000	43,000	110,000	39,000	1,700	16 21	4 5	4	8	17,159	178,150						
12	Cie. de Portland, Portland.	Octobre 1858	58,500	25,000	83,500	64,000	41,000	105,000	39,000	1,950	16 22	4 5	4	8	16,486	208,513						
13	do do	Décembre 1858	53,200	23,150	76,350	57,200	39,350	96,550	33,800	1,700	14 22	4 5	4	8	27,012	224,762						
14	do do	Février 1859	58,500	25,000	83,500	64,000	41,000	105,000	39,000	1,950	16 22	4 5	4	8	32,118	230,693						
15	Neilson et Cie., Glasgow...	Novembre 1858	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16 21	4 5	4	8	16,435	122,009						
16	do do	Décembre 1858	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16 21	4 5	4	8	11,698	122,768						
17	do do	Avril 1859	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16 21	4 5	4	8	12,266	103,465						
18	do do	do	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16 21	4 5	4	8	16,043	94,910						
19	do do	Mai 1859	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16 21	4 5	4	8	15,476	149,172						
20	do do	Août 1859	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16 21	4 5	4	8	13,651	108,510						
21	Compagnie canadienne de locomot., Kingston, C. O.	Décembre 1867	54,000	22,400	76,400	60,000	38,000	98,000	35,000	1,900	15 22	4 5 1/2	4	8	9,627	57,231						
22	do do	Mai 1867	54,000	22,400	76,400	60,000	38,000	98,000	35,000	1,900	15 22	4 5 1/2	4	8	12,414	105,034						
23	do do	do	54,000	22,400	76,400	60,000	38,000	98,000	35,000	1,900	15 22	4 5 1/2	4	8	12,648	113,932						
24	do do	Juin 1869	54,000	22,400	76,400	60,000	38,000	98,000	35,000	1,900	15 22	4 5	4	8	16,873	80,039						
25	do do	Juillet 1869	54,000	22,400	76,400	60,000	38,000	98,000	35,000	1,900	15 22	4 5	4	8	22,689	88,242						
26	Ateliers de locomotives de Grant, Paterson, N. J.	Juin 1870	64,000	22,400	86,400	70,000	39,000	109,000	50,300	1,900	15 24	6 4	4	8	20,237	44,630						
													Total.....	367,544	3,127,508							

AUTRE MATÉRIEL ROULANT.—(E E.)

Désignation.	Description.	Milles parcourus cette année.	Milles parcourus jusqu'à cette date.
A	Chars à voyageurs de première classe	217,208	701,769
B	do seconde classe	217,613	706,318
C	Chars de l'express et à bagages	367,651	1,428,657
CC	Chars à fret	159,288	650,303
Ex	Chars à bestiaux	111,448	423,043
D	Chacs-plateformes	581,295	1,794,909
E	Chars à bascule latérale		
PO	Chars de la malle	80,689	251,266
F	Chars à charbon	1,065,633	16,061,184
		2,800,825	7,562,449
S Pl.	5 chasse-neige	358	828

ETAT MENSUEL DU SERVICE DES LOCOMOTIVES,

Pour l'année expirée le 30 juin 1872.

MOIS.	MILLES PARCOURUS PAR LES				CONSUMMATION DE					MOYENNE.									
	No. d'heures sous vapeur.	Locomotives brûlant du bois.	Locomotives brûlant du charb.	Total de milles parcourus par les locomotives	Chars.	Chasse-neige.	Bois—pieds cub.	Charbon—minots	Huile—gallons.	Suif—lbs.	Tampons—lbs.	Chars à 1 mille de parcours.	Chasse-neige à 1 mille de parc.	Milles parc. en 1 heure sous vap.	Pieds cub. de bois par 100 milles de parcours.	Minots de charbon par 100 milles de parcours.	Galle d'huile par 100 mil. de parc.	Livres de suif par 100 mil. de parc.	Lvs. de t'amp. par 100 mil. de parc.
Juillet. 1871	5,791	16,115	16,086	32,201	229,837	..	78,880	6,783	496 $\frac{1}{2}$	2,260	835 $\frac{1}{2}$	7-13	5-56	477-07	42-16	1-54	7-01	13-59	
Août. "	6,644	20,507	12,907	33,414	274,078	..	75,639	10,969	516 $\frac{1}{2}$	2,216	9,177 $\frac{1}{2}$	8-20	5-02	368-24	84-98	1-54	6-63	2-74	
Septembre "	5,738	19,338	15,107	34,445	290,208	..	91,669	7,960	506 $\frac{1}{2}$	2,216	885	8-42	6-00	474-03	82-60	1-46	6-43	2-56	
Octobre "	6,048	15,275	16,649	31,920	272,070	..	112,953	8,690	442 $\frac{1}{2}$	1,948	883	8-52	5-27	739-46	82-20	1-38	6-10	2-76	
Novembre "	6,059	17,299	16,027	33,326	261,487	..	89,756	10,874	453 $\frac{1}{2}$	2,190 $\frac{1}{2}$	849 $\frac{1}{2}$	7-84	5-50	518-85	67-84	1-35	6-54	2-54	
Décembre "	4,050	17,413	10,716	28,129	239,089	..	78,292	12,971	446	2,043 $\frac{1}{2}$	787 $\frac{1}{2}$	8-49	6-04	449-60	121-04	1-58	7-26	2-79	
Janvier 1872	4,880	13,799	17,446	31,245	243,040	..	52,764	12,794	491 $\frac{1}{2}$	2,138	783 $\frac{1}{2}$	7-78	6-40	382-37	73-33	1-57	6-84	2-50	
Février "	3,902	2,938	18,959	21,897	167,267	38	39,036	14,649	468	1,947	642 $\frac{1}{2}$	7-82	0-01	1398-65	77-26	2-13	8-89	2-93	
Mars "	6,518	0,611	10,384	19,995	54,914	269	62,999	9,596	433 $\frac{1}{2}$	1,640	488	2-74	0-13	685-48	92-41	2-16	8-23	2-44	
Avril "	7,729	10,583	20,799	31,382	292,530	51	29,351	19,325	630 $\frac{1}{2}$	2,669 $\frac{1}{2}$	939 $\frac{1}{2}$	9-32	0-01	277-34	82-91	2-00	8-49	2-98	
Mai "	5,941	9,559	26,273	35,832	261,061	..	18,480	17,088	553 $\frac{1}{2}$	2,334	861	8-12	6-03	163-32	65-04	1-54	6-51	2-40	
Juin "	5,295	6,024	27,734	33,758	185,244	..	18,939	25,071	546	2,812	741 $\frac{1}{2}$	5-48	6-39	314-39	90-39	1-61	8-32	2-19	
Totaux { 1872	69,195	158,461	209,083	367,544	2,800,825	358	746,768	197,670	5,945	26,420 $\frac{1}{2}$	9,613 $\frac{1}{2}$	7-62	0-09	5-37	471-26	75-41	1-61	7-18	2-61
et																			
Moyennes { 1871	59,927	203,143	133,206	336,349	2,744,831	163	841,127	70,924	4,756	23,193 $\frac{1}{2}$	8,833 $\frac{1}{2}$	8-16	0-05	5-61	414-06	63-24	1-36	6-90	2-36

(B 4.)—TABLEAU du nombre des locomotives et chars de diverses classes formant le matériel roulant, au 30 juin 1872.

DÉTAILS.	CHARS À VOYAGEURS ET À MARCHANDISES.										Total	
	Locomotives.	Chars à voyageurs, 1 ^{re} classe.	Chars à voyageurs, 2 ^{me} classe.	Chars à voyageurs, 2 ^{me} classe, et malles et bagages réunis.	Chars pour malles et bagages.	Chars à bestiaux.	Chars fermés pour marchandises.	Chars-plateformes.	Chars à charbon, cinq tonnes.	Chars à bascule latérale.		Chasses-neige.
Matériel d'après le rapport de l'an dernier	22	16	10	4	8	18	63	164	121	10	5	419
Reconstruction (boiserie)		1					5	11				17
Construits et portés au compte de construction,							12	12				24
Moins, abandonnés ou brisés	22	17	10	4	8	18	80	187	121	10	5	460
Liste du matériel roulant, au 30 juin 1862	1							12				13
	21	17	10	4	8	18	80	175	121	10	4	447
Augmentation		1					17	11				29
Diminution											1	1
Augmentation nette												28

WILLIAM JOHNSTON.

APPENDICE C.

RICHMOND, 30 juin 1872.

GEORGE TAYLOR, Ecr.,

Gérant Général du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, conformément à votre demande, mon rapport sur l'état des chemins de fer provinciaux pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1872.

Le 12 octobre au soir une tempête furieuse causa des dommages au remblai situé à l'entour de Bedford Basin, entre Four Mile House et Pier's Cove, et le mit dans un état impraticable pendant quelques jours à Six Mile Post et Pier's Cove. Quinze mille trois cents yards de pierres ont été charriées pour les remblais.

Le 25 octobre, une autre violente tempête endommagea la levée de chaque côté du débarcadère de Pictou, en enlevant douze cents yards cubes de terrassement en divers endroits jusqu'au milieu de la voie d'évitement.

Soixante milles cent quatre-vingt-huit (60,188) nouvelles traverses ont été substituées à celles hors de service sur la ligne principale et l'embranchement de Windsor. Huit mille cent coussinets (8,100) ont été posés à la place de ceux qui étaient cassés et aussi à la place de tous les vieux coussinets enlevés lorsqu'on a posé de nouvelles lisses.

Durant les froids rigoureux de l'hiver cent douze (112) lisses se sont cassées sur deux sections à l'est et à l'ouest de la station de Mount Uniacke, et on en a trouvé presque tous les jours un certain nombre de brisées sur d'autres parties de la ligne principale, sur le prolongement de Pictou et l'embranchement de Windsor, mais heureusement que l'on s'en est aperçu à temps pour empêcher tout accident qui eût pu arriver, sauf une fois près de Three Mile Plains. Voir mon rapport, en date du 14 janvier.

Neuf cents trois (903) nouvelles lisses, avec coussinets-manchons et carvelles, ont été posées à l'est de l'embranchement de Windsor, sur la ligne principale, près de Mount Uniacke et au pont de Ste. Croix, sur l'embranchement de Windsor. On a aussi posé onze cents soixante et quatorze (1,174) lisses d'acier, avec coussinets-manchons et carvelles, en divers endroits, entre Richmond et le débarcadère de Pictou. La longueur totale des lisses d'acier est de 3,065 pieds linéaires.

Les lisses dont les extrémités étaient endommagées et que l'on a enlevé du chemin ont été coupées, et neuf mille huit cent quatre-vingt-neuf (9,889) coussinets-manchons ont été employés à la place des anciens.

Il a fallu pour enlever la neige et la glace pendant plusieurs semaines de l'hiver dépenser une somme beaucoup plus forte que les années précédentes.

La charpente des ponts de la rivière Upper Sackville, Big Bay et tous les petits ponts sur l'embranchement de Windsor, ainsi que les poutres et liens du pont de Pile à Polly Bay sur la ligne principale, ont été renouvelés.

La maçonnerie des barrières à bestiaux au passage à niveau de Trider ainsi que deux canaux ouverts près du chemin Winkworth ont été démolis et reconstruits; leurs pièces de bois ont été aussi renouvelées. On a aussi fait des réparations considérables aux murs du canal ouvert sur la rampe de Bedford.

On a construit également de nouvelles barrières à bestiaux de chaque côté de la station Ellershouse.

On a construit une nouvelle voie d'évitement au quai de Richmond pour le transport du charbon, ainsi qu'une nouvelle voie d'évitement additionnelle à Richmond, pour répondre aux besoins du commerce d'Halifax.

Une nouvelle voie d'évitement a été aussi construite à New Lairg, lequel peut donner place à quatorze chars plate-forme, ainsi qu'une plate-forme pour les voyageurs, ayant cent pieds de longueur.

Vu la rareté de l'eau l'automne dernier, on a jugé nécessaire de construire un nouveau réservoir, près du passage à niveau de la carrière Eagle, pour correspondre à l'augmentation dans le transport du charbon à Pictou.

Il faudra agrandir le réservoir de Newport et en réparer la maçonnerie.

Un canal passant sous la levée à Beaver Bank, et deux entre le pont de Big Bay et Ellershous, et un autre vis-à-vis l'embranchement de la carrière à plâtre de Bogg, sont tombés en partie et demande réparation.

La chaussée entre le pont de Polly Bay et l'extrémité de la tranchée a baissé de trois pieds, et les pièces de bois sous le remblai ont aussi baissé. Je recommande que la voie soit exhaussée jusqu'à son premier niveau pour la sûreté des trains.

On a fait des arrangements pour que quarante mille (40,000) nouvelles traverses soient posées sur la voie et que de nouvelles lisses soient posées au pont de la rivière Rawdon, et que toutes les tranchées soient complètement curées avant l'hiver. Le chemin est en très bon état.

Je suis, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM MARSHALL,
Inspecteur de la voie.

APPENDICE No. 18.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

CHEMIN DE FER EUROPÉEN ET NORD AMÉRICAIN.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,

ST. JEAN, N. B., 27 septembre 1871.

L'honorable HECTOR L. LANGEVIN, C. B.,
Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport des opérations du chemin de fer Européen et Nord Américain, entre St. Jean et Pointe du Chêne, parcours de 108 milles; et du chemin de fer Intercolonial, entre Painsec et Amherst, distance de 41 milles, pour l'année fiscale expirée au 30 juin dernier.

La moyenne du nombre de milles exploités durant l'année a été de 149 contre 144½, pour l'année précédente.

Les comptes suivants font voir les résultats de cette exploitation :—

Dt.	BILAN GÉNÉRAL.		Av.	
	\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts
Approvisionnement généraux		108,453 41	Compte de la Puissance.....	156,470 08
<i>Dettes diverses :—</i>			<i>Obligations diverses :—</i>	
Au ministère des postes ...	6,574 77		Cie. des vapeurs de Q. et du G..	77 00
Construction (améliorations de Painsec).....	6,396 20		Cie. de nav. à v. de l'I. du P. E.	60 44
Ch. de fer Intercolonial ...	8,430 77		Cie. intercoloniale de vapeurs...	410 00
Cie. du télégraphe W. U..	24 00		Compte provincial.....	334 65
Effets non réclamés.....	18 54		Ch. de fer de prolongement ouest.	224 51
Dragueur de la Puissance..	2,271 58		Obligations non payées.....	35,247 17
Clark et Stackhouse.....	4,833 63			36,373 77
Améliorations de la Pointe du Chêne.....	20,983 52			
Arrérages des stations....	2,521 82			
Mill Pond, améliorations St. Jean.....	30,023 14			
Département de la Milice..	124 73			
Tait et Hawkins.....	2,127 00			
"Rothesay Castle".....	35 74			
Ligne d'embranch., St. Jean.	25 00			
		84,390 44		
		192,843 85		192,843 85

E. et O. E.,
St. Jean, N.B., 30 juin 1872.

WM. G. ROBERTSON,
Comptable.

Dt.

COMPTE DE LA PUISSANCE.

Av.

1872.		\$	cts	\$	cts	1871.		\$	cts
Juin 30	Force motrice d'après le relevé B.....	71,673	78			Juin 30	Balance	92,619	53
"	Dépenses, chars, d'après le relevé C....	40,027	24				Département des Travaux Publics	280,247	07
"	Entretien de la voie et des constructions, d'après le relevé D.	56,050	45				Balance du compte du Receveur-Général	9,448	91
"	Dépenses, stations, d'après le relevé E..	33,510	78						
"	Frais généraux, d'après le relevé F....	17,554	43						
"	Compte provincial			225,816	68				
				28	80				
	Balance générale.....			156,470	08				
				382,315	56				
								382,315	56

E. et O. E.,
St. Jean, N.-B., 30 juin 1872.

WM. G. ROBERTSON,
Comptable.

Dt.

COMPTE DU RECEVEUR GÉNÉRAL.

Av.

1872.		\$	cts	\$	cts	1871		\$	cts	\$	cts
30 juin.	Numéraire déposé à la banque de Montréal.....	293,887	56			30 juin.	Balance des comptes ouverts...Dt.	18,762	37		
							do Av.	4,660	79		14,101 58
	<i>Moins :—</i>						<i>Revenu :—</i>				
	Montant remboursé pour payer les frais de transport de marchandises sur les lignes formant jonction....	9,277	31	284,610	85	1872	Service des voyageurs.....	124,033	94		
						30 juin.	Service des marchandises.....	151,875	45		
							Service des malles et divers.....	18,149	77	294,059	1
	<i>Comptes ouverts :—</i>						<i>Comptes ouverts :—</i>				
	Au département des Postes.....Av.	10,950	96				Chemin de fer Intercolonial...Dt.	2,419	67		
	do Dt.	7,056	66	3,894	30		do Av.	1,092	72	1,326	95
	„ Dept. de la Milice.....Av.	961	43				Fret et bagages non réclamés.Dt.	40	16		
	do Dt.	183	48	777	95		do Av.	25	10	15	06
	„ Dept. des Travaux Publics — compte indéterminé.. Av.			246	57		Construction...Dt.	7,322	20		
							do Av.	926	00	6,396	20
	“ Cie. de télégraphie occidentale...Av.	53	79				Dragueurs de la Puissance. Dt.	3,840	20		
	do Dt.	41	04	12	75		do Av.	1,070	10	2,770	10
	„ Cie. de navigation à vapeur de Montréal.....Av.	4,020	76				Clark et Stackhouse.....Dt.			4,833	63
	do Dt.	3,912	01	108	75		Stations.....Dt.	329,103	16		
	„ Cie. des vapeurs de Q. et des Ports du Golfe.....Av.	904	12				do Av.	323,839	59	5,263	57
	do Dt.	863	72	40	40		Améliorations de la Pointe du Chêne.....Dt.			20,983	52
	„ C. de fer de prolongement ouest.Av.	1,253	01				Améliorations de Mill Pond...Dt.			30,023	14
	do Dt.	1,008	50	244	51		Tait et Hawkins...Dt.	3,059	00		
	„ Obligations non payées.....Av.			35,247	17		do Av.	932	00	2,127	00
	„ Balance des comptes ouverts...Dt.	84,390	44				Roth say Castle. Dt.	1,893	35		
	do Av.	36,373	77	48,016	67		do Av.	1,839	56	53	79
	„ Balance portée au compte de la Puissance.....			9,448	91		Embranchement, St. Jean...Dt.			25	00
							Cie. de navires à vapeur de l'I. du P. E...Dt.	2,832	62		
							do Av.	2,802	77	29	85
							Cie. des mines à charbon Acadia.....Dt.			523	1
							do Av.			116	51
				382,648	23					382,648	23

E. & O. E.,
St. Jean, N.B., 30 Juin 1872.

(Signé)

WM. G. ROBERTSON,
Comptable.

Dt.		COMPTE GÉNÉRAL DU MATÉRIEL.				Av.		
1871.		\$	cts	\$	cts	1872.	\$	cts
30 juin.	Matériel disponible.....			78,518	00	30 juin.	Frais d'exploitation—	
1872.							Matériel employé.....	121,561 15
30 juin.	Matériel acheté par certificats.....			124,669	45		Ventes à des particuliers.	5,002 56
	<i>Comptes ouverts :</i>						Balance selon état et bilan général	108,453 11
	Transport.....	4,220	26					
	Voie.....		322 10					
	Construction.....		126 00					
	Obligations non payées..	27,161	31					
				31,829	67			
				235,017	12			235,017 12

E. et O. E.,
St. Jean, N.B., 30 Juin 1872.

WM. G. ROBERTSON,
Comptable.

(RELEVÉ B.)—LOCOMOTIVES.

1871.	Détails.	1872.
\$		\$
cts		cts
9,893 91	Salaires des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	13,661 54
18,286 50	Combustible.....	29,142 06
2,017 31	Huile, suif et tampons.....	3,091 01
16,558 01	Réparations aux locomotives et tenders.....	18,188 24
122 69	Réparation et renouvellement des outils, lampes, etc.....	573 14
400 67	Réparations aux ateliers et remises des locomotives.....	296 90
2,851 70	Eau, y compris la pompe et les réparations au réservoir.....	4,012 87
1,160 40	Divers.....	1,164 08
665 96	Feu d'Amherst.....	
794 84	Accident au Fort Cumberland.....	1,543 94
52,751 99		71,673 78

E. et O. E.,
St. Jean, N.B., 30 Juin 1872.

WM. G. ROBERTSON,
Comptable.

(RELEVÉ C.)—DÉPENSES—CHARS.

1871.	Détail.	1872.
\$ cts		\$ cts
9,835 54	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et gardes-freins.....	14,994 13
1,432 80	Huile pour tampons.....	2,215 36
18,333 24	Réparations aux chars à voyageurs, chars-poste, aux chars à bagage et fret.....	25,976 14
1,009 24	Menus articles et combustible.....	711 89
364 03	Répar. aux ateliers, abris pour les chars, et répar. et renou. des outils, lampes, etc.	531 36
1,703 36	Divers.....	2,595 36
2,802 74	Ateliers de peinture et forge, St. Jean.....	
15 75	Accident du Fort Cumberland.....	
35,500 70		47,027 24

(RESUMÉ D.)—ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS.

1871.	Détail.	1872.
\$ cts		\$ cts
26,263 09	Gages payés pour réparer la voie et les clôtures.....	41,569 97
10,153 86	Fer, coussinets, fiches et traverses.....	8,646 94
1,336 88	Bois de construction pour réparer des ponts, barrières à bestiaux et clôtures.....	1,266 90
1,458 82	Réparations aux quais.....	887 62
575 79	Réparations et renouvellement des outils pour chars à bras, etc.....	602 10
121 24	Réparations aux chasse-neige, etc.....	264 82
1,961 27	Divers.....	2,734 01
2,350 00	Draguage pour permettre aux navires d'accoster au quai, St. Jean.....	
109 71	Accident du Fort Cumberland.....	77 09
44,330 66		56,050 45

(RÉSUMÉ E.)—DÉPENSES—STATIONS.

1871.	Détails.	1872.
\$ cts		\$ cts
17,360 40	Salaires des chefs de gare, commis, aiguilleurs et journaliers.....	20,813 03
3,627 47	Réparations aux édifices	7,257 01
4,534 36	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses incidentes....	5,440 74
25,522 23		33,510 78

(RESUMÉ F.)—FRAIS GÉNÉRAUX.

1871.	Détails.	1872.
\$ cts		\$ cts
5,971 36	Salaires de l'officier général, du comptable et des commis	7,418 79
568 79	Impressions et papeterie	501 25
1,577 18	Annonces	3,764 96
657 54	Domages	1,864 61
1,058 50	Assurance	828 50
2,416 86	Divers	3,176 32
227 94	Perte sur argent de la Nouvelle-Ecosse	
12,478 13		17,554 43

(G.)—ÉTAT du matériel disponible, 30 juin 1872.

	\$	cts	\$	cts
4,304 lisses	27,043	04		
7,180 coussinets	3,526	80		
5,077 traverses	2,122	30		
10 $\frac{1}{2}$ tonneaux de pin	43	00	269	88 14
6,856 pieds de pièces d'épinette et 25,016 pieds de madriers	255	46		
25 pièces de pin	25	91		
Inventaire du matériel de chemin de fer à l'entrepôt général, St. Jean ..	36,310	85		
Fer, acier et autre matériel à l'atelier des réparations .. do ..	8,018	50		
do do l'atelier des machines, Shédiac	17,726	58		
Papeterie et billets au bureau général, St. Jean	4,156	91		
1,679 $\frac{84}{100}$ cordes sciées	15,480	00	56,212	84
2,377 $\frac{82}{100}$ cordes non-sciées. } Bois à différentes stations, d'après l'état,				
426 $\frac{56}{100}$ tonneaux de charbon à différentes stations, d'après l'état....	2,038	68	17,518	68
MATÉRIEL DISPONIBLE AUX STATIONS.				
St. Jean	452	84		
Rothesay	49	30		
Hampton	50	00		
Norton	69	96		
Apohaqui	62	10		
Sussex	74	23		
Penobsquis	84	96		
Anagance	49	17		
Petitcodiac	66	00		
Salisbury	75	27		
Moncton	77	71		
Shédiac	78	78		
Pointe du Chêne	107	68		
Painsec	58	07		
Memramcook	56	81		
Dorchester	62	50		
Sackville	86	08		
Aulac	64	83		
Amherst	79	09		
			1,705	38
			108,453	41

APPROVISIONNEMENT de bois au 30 juin 1872.

Stations.	Cordes de 160 pieds sciées et non-sciées.	Pieds cubes.		
		Sciées.	Non-sciées.	Total.
St. Jean	24 $\frac{149}{100}$	3,989		3,989
Rothesay	21 $\frac{38}{100}$	458		458
Hampton	972 $\frac{113}{100}$	55,713	99,920	155,633
Norton	107 $\frac{128}{100}$	400	16,848	17,248
Apohaqui.....	11 $\frac{40}{100}$	300		300
Sussex	447 $\frac{125}{100}$	70,749	896	71,645
Penobscuis.....	4 $\frac{16}{100}$	656		656
Anagance.....	130 $\frac{120}{100}$	3,480	17,440	20,920
Petitcodiac	231 $\frac{100}{100}$	13,780	23,280	37,060
Salisbury	4 $\frac{56}{100}$	696		696
Moncton.....	174 $\frac{11}{100}$	27,851		27,851
Shédiac.....	289 $\frac{112}{100}$	46,352		46,352
Painsec	143 $\frac{116}{100}$		22,996	22,996
Memramcook	5		800	800
Dorchester.....	123 $\frac{120}{100}$	1,810	18,000	19,810
Sackville.....	236 $\frac{80}{100}$		37,840	37,840
Aulac	0 $\frac{150}{100}$	150		150
Amherst.....	264 $\frac{50}{100}$	42,290		42,290
Woodon Line.....	864 $\frac{138}{100}$		138,378	138,378
J. B. Belyea.....	25 $\frac{74}{100}$		4,074	4,074
Totaux	4,057 $\frac{22}{100}$	268,674	380,472	649,146

APPROVISIONNEMENT de charbon au 30 juin 1872.

Stations.	Minots.	Tonnes.
Saint Jean.....	3,092	92.29
Sussex.....	747	22.30
Petitcodiac.....	650	19.40
Dorchester.....	3	.09
Sackville.....	16	.48
Shediac.....	9,782	292.00
Totaux.....	14,290	426.56

Des comptes mensuels détaillés, avec pièces justificatives du revenu et des dépenses, ont été dûment expédiés au département à Ottawa, et le département de l'audition a, de temps à autre, contrôlé les comptes de ce bureau.

Annexés à ce rapport on trouvera :—

- Premièrement.*—Un état mensuel comparatif classifié des recettes (G) ;
Deuxièmement.—Un état mensuel comparatif classifié des dépenses (H) ;
Troisièmement.—Un état indq. les opérations et les dépenses aux différentes stations (A) ;
Quatrièmement.—Un état du fret (K) ;
Cinquièmement.—Un état du fret (L) ;
Sixièmement.—Un rapport du surintendant des locomotives et chars (M), avec relevés (C C), en état (D D et E E) ;
Septièmement.—Un rapport du surintendant de la voie (N).
Huitièmement.—Coût du chemir et de l'équipement.

En consultant ces états on verra que le revenu brut pour l'année dernière a été de.....	\$294,059 16
Contre celui de l'année antérieure.....	251,456 37
Indiquant un bénéfice de.....	\$42,602 79
Tandis que les dépenses ont été de.....	\$225,816 68
Contre celles de l'année antérieure.....	170,583 71
Augmentation.....	55,232 97
Diminution du revenu net.....	\$12,630 18
Le revenu net de l'an passé étant de.....	\$68,242.48
Contre celui de l'année antérieure.....	80,872.66
Diminution telle que portée plus haut.....	12,630.18

L'augmentation dans le revenu se décompose comme suit :—

	Per Cent.
Voyageurs.....	22.11
Fret.....	9.37
Malles et divers.....	64.74
Recettes brutes.....	16.94

L'augmentation des frais d'exploitation se décompose comme suit :—

Force motrice.....	35.87
Dépenses des chars.....	32.47

	Par Cent.
Entretien.....	26.43
Dépenses aux stations.....	31.30
Frais généraux	40.68
Les frais généraux d'exploitation ont augmenté de.....	32.37
Le revenu totale a augmenté de.....	16.94
Le revenu net a diminué de.....	18.50

Les frais d'exploitation ont été 76.79 p. cent des recettes brutes, contre 67.83 l'année antérieure.

Recettes, par mille, \$1,972 ; dépenses, do... \$1,515.54 ;—chiffres correspondants l'année précédente ; \$1,740.18 et \$1,180.50.

Les locomotives ont parcouru 286,003 milles, soit 20.05 p. cent de plus que l'année antérieure.

Les chars ont parcouru 1,877,380 miles, soit une augmentation de 9.36 p. cent en 1872.

Au compte des frais d'exploitation, l'on a porté les items suivants :—

	1872.	1871.
REVENU.		
Proportion des recettes provenant des voyageurs par rapport aux recettes..	42.18	40.39
do fret do do do ..	51.65	55.22
do autres do do do ..	6.17	4.39
FRAIS D'EXPLOITATION.		
Proportion de la force motrice par rapport à tous les frais d'exploitation...	31.74	30.93
do dépenses des chars do do	20.83	20.81
do entretien do do	24.82	25.98
do dépenses aux stations do do	14.84	14.96
do frais généraux do do	7.77	7.32
VOYAGEURS.		
Première classe.....	193,707	148,762
Seconde classe.....	74,349	68,165
Parcours local.....	258,570	207,953
Parcours total.....	9,486	8,974
Est.....	136,838	109,220
Ouest.....	131,218	107,707
Nombre total transporté.....	268,056	216,927
Nombre transporté un mille.....	6,793,673	2,493,986
Moyenne du nombre de milles parcourus par chacun.....	25.34	25.32
Première classe.....	72.26	68.55
Seconde classe.....	27.74	31.42
Parcours local.....	96.46	95.86
do total.....	3.54	4.14
Est.....	51.05	50.35
Ouest.....	48.95	49.65
Moyenne des recettes par voyageur en centins.....	46.27	46.82
do do par mille en centins.....	1.82	1.85

FRET.		1872.	1871.
Première classe en tonneaux.....		4,608	3,398
Seconde do		7,250	5,553
Troisième do		3,372	2,843
Quatrième do		83,731	77,920
Parcours local en tonneaux.....		82,610	72,908
do total do		16,351	17,406
Est.....		38,523	30,694
Ouest		60,438	59,620
Total des tonneaux transportés.....		98,961	90,314
Tonneaux transportés un mille		5,823,164	5,127,794
Moyenne de la distance parcourue		58.84	56.77
Première classe		4.66	4.43
Seconde classe		7.32	6.15
Troisième classe		3.41	3.15
Quatrième classe		84.61	86.27
Parcours local.....		83.48	80.73
do total.....		16.52	19.27
Est.....		38.93	33.99
Ouest.....		61.07	66.01
Moyenne des recettes par tonneau		\$1.53	\$1.53
do do mille en centins.....		2.608	2.708
LOCOMOTIVES ET CHARS.			
Milles parcourus par les locomotives.....		286,003	238,224
do do chars		1,877,380	1,716,713
Tonneaux transportés un mille par les locomotives.....		24,139,706	21,626,666
Moyenne, en centins, par mille, de la distance parcourue par les locomotives :—			
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs		4.78	4.15
Combustible		10.19	7.68
Huile, suif et tampons.....		1.08	.85
Réparations.....		6.66	7.17
Eau, y compris la pompe et les réparations au réservoir		1.40	1.19
Menus articles et divers.....		.95	1.10
Force motrice		25.06	22.14
Dépenses des chars		16.44	14.90
Entretien de la voie et des constructions		19.59	18.61
Dépenses aux stations.....		11.72	10.71
Frais généraux		6.14	5.24
Dépenses totales		78.95	71.60
Recettes totales		102.81	105.55
Revenu net		23.86	33.95
Moyenne du coût en centins par mille parcouru par les chars :—			
Réparations aux chars		1.38	1.07
Huile et tampons .....		.12	.08
Les deux.....		1.50	1.15
Moyenne, en centins, par 100 tonneaux transportés un mille par les locomotives :—			
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs		5.66	4.58
Combustible		12.07	8.45
Huile, suif et tampons.....		1.28	.93
Réparations.....		7.89	7.90
Eau, y compris la pompe et les réparations au réservoir		1.66	1.32
Menus articles et divers.....		.49	.53
Feu de Amherst et accident du Fort Cumberland .....		.64	.67

LOCOMOTIVES ET CHARS.—*Suite.*

	1872.	1871.
Force motrice	29.69	24.38
Dépenses des chars	19.48	16.42
Entretien de la voie et des constructions	23.12	20.50
Dépenses aux stations	13.88	11.80
Frais généraux	7.27	5.77
Dépenses totales	93.54	78.87
Recettes totales	121.81	116.27
Revenu net	28.27	37.40
Moyenne du coût, en centins, par 100 tonn'x transportés un mille par les chars :		
Réparations aux chars	10.76	8.48
Huile et tampons .....	.92	.66
Les deux	11.68	9.14
Tonneaux de marchandises que les chars ont transportés un mille.....	9,470,377	8,295,537
Tonneaux de fret transportés un mille	5,823,164	5,127,794
Total des tonn'x de marchandises et de fret que les chars ont transp. un mille.	15,293,541	13,423,331
Percentage du poids transporté gratuitement.....	61.92	61.80
do de charge complète	38.08	38.20

Dans le service des voyageurs il y a eu les augmentations suivantes sur l'année précédente : Nombre de voyageurs, 23.57 p. cent ; distance qu'ils ont parcourue, 23.65 p. cent ; distance moyenne, 08 p. cent ; service local, 63 p. cent. Il y a une diminution correspondant dans le nombre des voyageurs qui ont fait le parcours total.

Dans le service du fret, il y a eu les augmentations suivantes : Tonneaux transportés, 9.57 p. cent ; parcours, 13.56 p. cent ; parcours moyen, 3.64 p. cent ; service local, 3.40 p. cent. Il y a eu une diminution correspondante dans la proportion du fret à parcours total.

Le trafic a été presque entièrement interrompu durant le mois de mars sur ces chemins de fer par des fortes tempêtes de neige continues, qui ont bloqué les chemins d'une façon encore inouïe depuis l'inauguration des voies ferrées dans cette province.

Le travail extra qu'il a fallu faire pour tenir le chemin en circulation a occasionné une dépense immédiate de \$12,368.91, en outre des réparations aux locomotives et des dommages causés aux chars durant les tempêtes, dont les frais ne sauraient être établis avant la fin de l'année.

On s'est aperçu dans la matinée du 9 février dernier que le pilier ouest du pont de fer sur la rivière Tintamarre, à Sackville, était brisé, ce qui mettait en danger sa principale solive.

Il faudra démolir le pilier et en construire un autre.

Il a fallu pour le solidifier jusqu'à présent dépenser \$1,134.91. Le rapport de M. Perley à ce sujet indique la cause du désastre et donne d'autres détails qui s'y rattachent (*pas imprimé*).

Les changements suivants ont eu lieu dans le personnel : M. W. G. Robertson a été nommé comptable en remplacement de M. Alex. McNaughton, qui a résigné.

M. George H. Pick, un conducteur, a été nommé chef de gare à St. Jean, à la place de M. James Colman, nommé chef des trains.

M. Charles D. Thompson a été nommé commis des billets à St. Jean, à la place de M. R. H. Armstrong nommé auditeur dans le bureau du gérant.

M. James L. Coram a été nommé commis-receveur à St. Jean, à la place de M. George H. Clark, nommé maître de chantiers.

M. John Bam, comionneur employé au département du fret à St. Jean, a été nommé gardien, en remplacement de M. Owen Sullivan, qui a résigné. M. John McIntyre a été nommé chef de gare et opérateur à Rotheresay, à la place de M. Thomas E. Smith, transféré à Apohaqui, afin de remplacer M. E. A. Leonard, qui a résigné.

M. Joseph W. Wortman a été nommé chef de gare et opérateur à Norton, en remplacement de M. R. Davidson, qui a résigné.

M. O. A. Barbarie a été nommé chef de gare et opérateur à Penobsquis, à la place de M. J. W. Wallace, transféré à Salisbury, afin de remplacer M. J. J. Wallace, nommé assistant comptable dans le bureau du surintendant.

M. Handford Palmer a été nommé chef de gare et opérateur à Aulac, en remplacement de M. George H. Trueman, qui a été nommé conducteur.

M. Wm. Kelly, préposé aux bagages, a été nommé conducteur, lors de la promotion de M. George H. Pick à la place de chef de station à St. Jean.

M. H. N. Cannon, préposé aux bagages, a été nommé conducteur à la place de M. W. B. Knight, transféré à la station de Pointe DuChêne pour remplacer M. John McLaughlan, qui a résigné.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

LEWIS CARVELL,
Surintendant Général

ETAT comparatif mensuel classifié des recettes.—(G.)

MOIS.	VOYAGEURS.		FRET.		MALLERS BY DIVERS.		TOTALS.	
	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
juillet	11,359 99	14,982 89	10,765 65	13,369 41	795 90	812 27	22,921 54	29,164 57
août	10,925 68	18,414 61	9,323 10	11,121 01	805 67	1,032 19	21,050 45	30,567 81
Septembre	9,324 86	11,667 48	9,744 54	24,445 55	851 71	1,801 06	19,921 11	26,914 09
Octobre	8,592 88	10,936 14	13,119 41	15,291 26	894 71	1,655 17	22,566 98	27,882 57
Novembre	7,479 37	9,924 04	12,761 72	13,323 13	955 66	2,210 56	21,196 75	25,457 73
Décembre	8,099 53	9,350 87	11,601 02	11,877 45	1,656 29	2,351 73	21,356 84	23,580 05
Janvier	5,533 29	6,657 28	10,541 80	10,541 80	1,051 29	1,982 27	15,711 38	19,181 27
Février	4,387 20	5,940 90	9,126 80	10,101 15	1,701 63	890 26	16,143 20	16,932 31
Mars	6,477 31	4,249 95	11,054 37	4,918 15	822 62	623 73	20,388 68	9,791 83
Avril	7,932 71	9,223 42	13,088 75	13,381 03	825 39	1,826 31	18,575 28	24,430 76
Mai	10,307 39	10,942 72	14,178 57	18,050 79	832 73	2,038 56	25,318 69	31,032 07
Juin	11,849 30	11,743 64	13,583 13	15,454 72	863 04	1,925 74	26,295 47	29,124 10
Totaux	101,569 49	124,033 94	138,870 24	151,875 45	11,016 64	18,149 77	251,456 37	294,059 16

ÉTAT mensuel comparatif classifié des dépenses. — (H.)

MOIS.	FORCE MOTRICE.		DÉPENSES DE CHEARS.		ÉNERGÉTIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS.		DÉPENSES AUX STATIONS.		FRAIS GÉNÉRAUX.		TOTAUX.	
	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Juillet	3,448 10	4,075 57	2,924 39	2,348 27	5,005 87	4,582 48	1,921 48	2,519 85	1,090 01	1,464 06	14,389 85	14,990 23
Août	3,496 93	4,084 79	3,129 58	2,825 48	5,209 66	4,288 97	2,178 87	2,554 45	635 01	1,230 18	14,650 05	14,983 87
Septembre	3,633 27	4,776 99	2,621 02	2,951 91	4,196 13	3,601 73	2,343 59	2,289 49	1,391 21	1,257 09	14,185 21	14,877 21
Octobre	3,910 30	5,540 71	2,406 54	4,640 60	4,565 44	3,288 60	1,830 10	3,306 87	1,171 82	1,903 57	13,890 20	18,480 35
Novembre	3,974 04	5,841 59	2,092 21	2,914 52	4,255 35	3,384 71	1,985 18	3,477 65	997 12	1,439 31	13,233 90	17,057 78
Décembre	4,525 08	5,496 95	2,137 20	2,770 48	1,930 22	81 38	2,071 31	3,014 62	1,137 18	761 58	11,861 19	12,125 01
Janvier	5,030 34	6,909 12	3,032 54	4,067 52	2,128 42	3,733 87	2,031 98	4,417 98	1,093 18	2,473 57	13,316 46	21,602 06
Février	4,666 09	6,663 75	2,675 78	4,441 91	2,118 67	3,479 98	1,981 43	2,187 69	942 76	1,342 88	14,214 73	18,116 21
Mars	4,657 92	6,728 11	2,917 64	3,073 14	2,606 16	2,828 33	1,739 63	1,963 39	916 95	952 21	12,838 30	15,545 18
Avril	3,546 64	6,177 18	3,818 83	4,277 50	3,432 70	13,537 51	1,982 76	2,025 23	1,030 66	1,199 59	13,791 49	27,917 01
Mai	4,849 19	7,941 87	4,414 67	6,997 88	4,045 75	7,046 27	2,210 82	2,701 19	1,900 46	1,589 01	16,420 89	26,278 22
Juin	5,183 99	7,437 15	3,340 30	5,718 03	4,836 29	6,194 62	3,365 08	3,052 37	1,165 78	2,141 38	17,791 44	24,543 55
Totaux	52,751 99	71,673 78	35,500 70	47,027 24	44,330 66	56,050 45	25,522 23	33,510 78	12,478 13	17,554 43	170,563 71	225,816 68

ETAT indiquant les opérations et dépenses aux différentes stations.—(J.)

STATIONS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.						TONNEAUX DE FERRE.						DÉPENSES AUX STATIONS.			
	1871.			1872.			1871.			1872.			1871.		1872.	
	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Montant.	Par cent.	Montant.	Par cent.
St. Jean	77,885	76,676	35.65	93,442	92,132	34.37	48,218	20,043	37.80	47,963	26,713	26.99	8,161 11	31.98	14,494 54	43.26
Rothsay	17,886	17,584	8.16	16,988	16,412	6.12	839	90	0.32	1,076	185	0.11	745 50	2.92	1,168 19	3.47
Hampton	9,381	9,775	4.42	12,581	13,032	4.86	1,701	1,255	1.64	1,758	1,434	1.45	751 97	2.95	1,527 81	4.55
Norton	5,107	4,988	2.32	6,828	6,439	2.40	655	2,676	1.85	723	3,370	3.41	783 90	3.07	1,730 45	2.18
Apohaqui	4,308	4,209	1.96	5,474	5,474	2.04	1,059	1,452	1.40	1,416	1,744	1.76	820 65	3.22	1,031 44	3.14
Sussex	10,083	9,330	4.50	12,082	11,503	4.29	3,536	3,012	3.63	3,950	5,378	5.48	2,035 20	7.97	1,637 16	4.86
Penobscot	3,115	3,416	1.50	3,948	3,716	1.38	1,091	1,220	1.23	815	538	0.55	496 85	1.95	1,394 53	2.37
Anagnance	2,047	1,987	0.93	3,042	2,733	1.02	438	2,479	1.62	433	2,871	0.91	567 82	2.23	728 23	2.17
Petitcodiac	4,542	4,501	2.08	6,034	5,695	2.13	1,498	7,748	5.13	1,797	8,204	8.29	1,439 13	5.64	807 22	2.41
Salisbury	4,197	4,357	1.97	5,794	5,546	2.07	854	6,934	4.32	1,121	5,238	5.29	904 03	3.58	547 78	1.64
Moncton	9,772	9,270	4.39	12,145	12,473	4.65	9,701	2,166	6.57	9,144	2,008	2.04	814 01	3.19	864 52	2.58
Shédiac	6,110	6,850	2.98	7,673	7,950	2.97	2,756	4,632	3.76	4,104	3,887	3.93	1,099 08	4.36	1,289 21	3.84
Pointe du Chêne	4,785	3,369	1.88	5,803	4,175	1.56	5,104	13,121	10.08	6,080	10,941	11.95	3,386 83	13.27	3,825 26	11.42
Fainsec	1,360	1,730	0.70	1,712	2,129	0.79	538	185	0.40	646	160	0.16	759 02	2.98	766 73	2.29
Memramcook	1,649	1,203	0.65	2,510	2,478	0.92	342	829	0.64	1,093	2,013	2.04	235 62	0.92	420 24	1.26
Dorchester	3,884	4,083	1.83	5,751	5,214	1.94	675	313	0.55	1,259	271	0.27	703 01	2.76	657 92	1.96
Sackville	5,470	5,563	3.55	5,451	5,354	2.00	2,797	1,513	2.39	2,437	997	1.01	918 53	3.60	651 20	1.95
Aulac	832	2,338	0.44	2,338	1,929	0.73	92	233	0.19	263	592	0.60	243 61	0.95	387 10	1.16
Amherst	3,113	3,494	1.52	6,666	7,306	2.73	1,264	495	0.91	5,790	1,579	1.60	464 38	1.81	932 18	2.87
Stations à pavillon	41,451	43,476	19.57	51,651	56,366	21.03	7,156	20,518	15.32	7,093	20,838	21.06	191 88	0.75	198 77	0.60
Totaux	216,927	216,927	100.00	268,056	268,056	100.00	90,314	90,314	100.00	98,961	98,961	100.00	25,522 23	100.00	33,510 78	100.00

ETAT DES VOYAGEURS.—(K.)

Mois.	PARCOURS.				PARCOURS TOTAL.				PARCOURS LOCAL ET TOTAL.			
	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.	Ouest.	Est.	Total.	Milles parcourus.
Juillet	15,113	13,179	28,292	614,051	831	692	1,523	163,579	13,871	15,944	29,815	777,630
Août	31,870	30,127	61,997	884,945	699	942	1,641	186,264	31,069	31,569	63,638	1,071,209
Septembre	11,177	10,854	22,031	571,814	553	735	1,288	138,399	11,569	11,730	23,319	710,213
Octobre	9,021	8,101	17,122	469,013	491	523	1,014	108,668	8,624	9,512	18,136	577,681
Novembre	8,815	8,499	17,314	426,325	369	434	803	86,150	8,933	9,184	18,117	512,475
Décembre	9,736	8,984	18,720	504,623	137	147	284	30,528	9,131	9,873	19,004	533,151
Janvier	5,605	5,581	11,186	307,186	117	135	252	26,712	5,716	5,722	11,438	533,151
Février	6,376	6,376	12,752	319,273	86	74	160	16,960	6,450	6,462	12,912	336,233
Mars	3,519	3,414	6,933	196,541	77	58	135	14,310	3,472	3,596	7,068	210,851
Avril	7,850	8,024	15,874	436,554	185	186	371	39,326	8,210	8,035	16,245	475,880
Mai	11,208	11,221	22,429	520,535	437	447	884	94,416	11,668	11,645	23,313	614,951
Juin	12,120	11,800	23,920	516,048	446	685	1,131	121,454	12,485	12,566	25,051	637,502
Totaux { 1872	132,410	126,160	258,570	5,766,907	4,428	5,058	9,486	1,026,766	131,218	136,838	268,056	6,793,873
{ 1871	105,009	102,944	207,953	4,452,358	4,211	4,763	8,974	951,628	107,777	109,220	216,927	5,493,986

ETAT DU FRET.—(L.)

Mois.	PARCOURS LOCAL.				PARCOURS TOTAL.				PARCOURS LOCAL ET TOTAL.			
	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.
1872	4,485	3,956	8,441	290,001	555	1,034	1,589	166,851	5,040	4,990	10,030	456,852
1873	2,089	3,634	7,723	298,504	657	854	1,511	162,849	2,746	6,488	9,234	461,353
1874	3,324	3,373	6,697	345,793	591	1,128	1,719	184,970	3,915	4,501	8,416	530,763
1875	2,308	3,896	6,204	246,331	1,048	1,303	2,351	253,623	3,356	5,199	8,545	490,960
1876	1,835	3,237	5,072	210,981	754	1,197	1,951	178,847	2,589	4,434	7,023	389,828
1877	2,320	3,902	6,222	318,395	128	632	760	79,939	2,448	4,534	6,982	396,334
1878	1,886	4,830	6,716	413,253	186	395	581	61,615	2,072	5,225	7,297	474,868
1879	1,272	3,122	4,394	310,587	175	328	503	53,258	1,447	5,450	6,897	363,845
1880	835	1,829	2,664	145,485	132	131	263	27,914	967	1,960	2,927	173,399
1881	3,411	4,836	8,247	505,437	316	332	648	68,691	3,727	5,168	8,895	574,128
1882	4,551	4,881	9,432	522,289	1,085	1,367	2,452	414,296	5,636	6,248	11,884	936,585
1883	3,985	4,813	8,798	346,837	595	1,428	2,023	216,412	4,580	6,241	10,821	563,249
<p style="text-align: right;">Total des tonneaux. { 1872..... 32,301 1873..... 25,592</p>												
<p style="text-align: right;">Total des tonneaux. { 1871..... 90,314 1872..... 30,694</p>												

(M.)

CHEMIN DE FER EUROPÉEN ET NORD AMÉRICAIN.

BUREAU DU SURINTENDANT DES LOCOMOTIVES,
SHÉDIAC, N. B., 25 sept. 1872.LEWIS CARVELL, Gérant Général,
St. Jean, N. B.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport relatif au matériel roulant de ce chemin de fer pour l'année expirée au 30 juin dernier.

Ci-joints, vous trouverez ; d'abord un " relevé mensuel des états relatifs aux locomotives (C. C.) ; un état des locomotives (D. D.) ; un état de tout autre matériel roulant (E. E.) disponible avec le nombre de milles parcourus à cette date.

La locomotive " Hercules " (No. 1) est en bon état, le tender a subi des réparations considérables durant l'année.

On a réparé le tender de la locomotive " Sampson " (No. 2) et les roues motrices ne pouvant plus servir ont été remplacées par deux roues " Acadia ", qui demanderont des réparations considérables.

On n'a pas fait beaucoup de réparations à la locomotive " Kennebecasis " (No. 4) ; les dépenses principales ont été causées par les bandages en acier de roues motrices. Elle est maintenant en bon état.

La locomotive " Petit codiac " (No. 5) a subi beaucoup de réparations, et elle est maintenant en bon état. Le tender, le réservoir et le truck ont été mis en bon état, et on a posé douze roues avec bandages d'acier dit Washburn. Cette locomotive a été peinturée.

Locomotive " Scadous " (No. 6). Cette locomotive a nécessité peu de dépenses ; elle sont dues principalement à la pose de quatorze roues, dont six dites " Acadia " et huit dite " Washburn " avec bandages d'acier. Elle est maintenant en bon état de service.

Locomotive " Anagance " (No. 7). Cette locomotive a occasionné des frais considérables. Il a fallu de nouveaux bandages pour les roues motrices et la locomotive a subi des réparations générales. On a remarqué tout récemment que la boîte à feu était presque hors de service et qu'il faudrait la renouveler avant longtemps.

Locomotive " Lookstand " (No. 8). On a remplacé le vieux cab en bois par un autre en fer ; et on a posé quatre roues " Washburn " avec bandages d'acier. Cette locomotive a été peinturée et est maintenant en bon état.

La boîte à feu de la locomotive " Ossekeag " (No. 9) a été remplacée par une autre en acier ; on a aussi fait à cette locomotive un cab en fer et renouvelé la boiserie de son tender. Elle est maintenant en bon ordre.

Le locomotive " Apohaqui " (No. 10) était, lors de mon dernier rapport, à l'atelier pour réparations, ayant subi des dommages considérables lors d'un accident survenu à Fort Cumberland. Le cadre ayant été brisé a été réparé ; on a posé un nouveau cab en fer, un nouveau cadre au tender et seize nouvelles roues, dont sept " Acadia " ont été enlevées, les autres sont des roues " Washburn " avec bandage d'acier et on les utilise maintenant. Elle est en bon état.

Locomotive " Prince of Wales " (No. 12). Cette locomotive est maintenant à l'atelier pour y mettre une nouvelle boîte à feu en acier et pour réparations générales.

La locomotive " Norton " (No. 13) fut jetée hors de la voie dans une tempête de neige l'hiver dernier et très endommagée. Elle a été réparée ; on a posé un nouveau cadre et de nouveaux trucks au tender ; elle est maintenant en bon état.

La locomotive " Prince Alfred " (No. 14) a subi des réparations considérables ; le réservoir du tender a été mis en bon état de service ; on a posé un nouveau cadre et de nouveaux trucks au tender ; elle est maintenant en bon état.

La locomotive " Robert Jardine " (No. 15) n'a pas eu beaucoup de réparations. On a

posé huit roues au tender avec bandages d'acier dits "Vickers". Il lui faut des réparations considérables.

Locomotive "The Bear" (No. 16). Elle a été peu réparée. Quatre roues avec bandages d'acier dits "Vickers" ont été posées au tender. Les roues de la locomotive et du truck ont été mises de côté. Elle est maintenant en bon état.

Les locomotives "New-Brunswick" et "The Stag" ont été réparées de temps à autre, ainsi que les locomotives du chemin de fer Intercolonial, Nos. 16, 17, 18 et 19, qui ont été placées sur ce chemin au mois de décembre dernier.

La locomotive No. 16 ayant été jetée hors de la voie au mois de mars, fut très endommagée; mais elle fut réparée ainsi que d'autres locomotives reçues en même temps. Elle fonctionne bien.

Deux cents cinquante-neuf roues de diverses sortes ont été placées sous les locomotives et les chars durant l'année. Le dernier hiver a été particulièrement rigoureux; et cinquante roues ont été cassées.

Six locomotives sont en bon état; quatre sont en état de service; et quatre devraient de suite être envoyées à l'atelier pour réparations. Les six locomotives appartenant au chemin de fer Intercolonial sont en bon état.

Dix chars à fret (fermés) ont été recouverts en fer ou fer-blanc, et l'on y a posé trois nouveaux trucks. Les plate-formes de seize chars découverts ont été refaites et de nouveaux trucks ont été posés à quatre chars.

Quatre chars de seconde classe, deux à bagage; vingt-deux à fret (fermés); et vingt chars plate-formes ont besoin de nouvelles couvertures. Il faudra poser un nombre considérable de trucks aux chars de chaque classe.

On devra construire deux nouveaux chasse-neige pour remplacer les vieux, et tous les autres devront être complètement réparés.

Un nouveau char à bagage et à fumer ont été ajoutés au matériel depuis mon dernier rapport. Soixante-et-un chars à fret (fermés) et cinquante chars découverts, appartenant au chemin de fer Intercolonial, ont aussi été placés sur la voie.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,
Surintendant des locomotives.

ETAT DES LOCOMOTIVES.—(D.D.)

No.	NOMS.	CONSTRUCTEURS.	Reçues sur la ligne.	Allego.				Equipées.				CYLINDRE.		ROUES.		No. DE ROUES.	Milles parcourus cette année, qu'à cette date.	Milles parcourus jus- qu'à cette date.	
				Locomotive.	Tender.	Total.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Di- amètre.	In.	In.	Di- amètre.	FT.				
1	Hercules*	Ateliers de Boston.	Jun., 1854	45,470	15,500	60,970	51,250	36,550	87,800	33,370	1846	17	20	4	5	4	8	17,742	134,940
2	Sampson*	do	do	45,500	15,500	61,000	51,000	36,500	87,500	33,250	1846	17	20	4	5	4	8	10,222	90,411
+3	St. John*	Cie. de Portland...	Déc., 1856	36,100	15,430	51,530	39,250	30,500	69,750	25,050	1908	12	20	4	4	4	8	53,770	53,770
4	Keenebecas.	Ateliers de Boston.	Déc., 1857	31,950	10,700	42,650	35,470	20,730	56,200	35,470	1232	11½	20	4	4	4	4	17,635	147,353
5	Petitcodiac	do	do	43,460	16,500	60,200	47,320	34,300	81,620	28,650	1689	14	22	4	5	4	8	8,010	315,902
6	Scadoric.	do	do	43,060	15,880	58,880	47,420	34,480	81,900	28,620	1689	14	22	4	5	4	8	20,264	139,843*
7	Anagnance	Fleming et Humbert	Jun., 1858	48,200	17,770	65,950	52,500	38,250	90,750	33,030	1861	15	22	4	5½	4	8	12,858	175,946
8	Loostank	do	do	47,000	17,780	64,780	51,560	36,900	88,460	31,930	1632	14	22	4	5½	4	8	15,115	187,628
9	Ossetank	do	do	50,500	19,000	69,500	55,400	36,200	91,600	34,550	1861	15	22	4	5½	4	8	10,398	235,454
10	Apoanaqui	do	do	37,000	14,000	51,000	42,500	26,000	68,500	24,500	1867	15	22	4	5	4	8	13,841	207,596
+11	Sussex.	Ateliers de Spring.	Oct., 1859	50,000	17,700	67,700	56,420	38,430	94,850	34,300	1861	15	22	4	5½	4	8	15,635	37,223
12	Prince of Wales	Fleming et Humbert	Juill., 1860	50,856	18,810	69,666	56,530	40,100	96,630	34,250	1862	15	22	4	5½	4	8	14,066	232,300
13	Norton.	do	do	50,200	18,180	68,380	55,550	38,850	94,400	33,850	1861	15	22	4	5½	4	8	12,431	224,226
14	Prince Alfred.	do	do	60,000	20,200	80,200	63,000	39,568	105,568	40,000	1861	16½	24	4	5	4	8	22,331	58,964
15	Robert Jardine.	do	do	60,000	20,100	80,100	63,000	40,000	103,000	40,500	1861	16½	24	4	5	4	8	24,687	64,609
16	The Bear.	do	do	60,000	20,100	80,100	63,000	40,000	103,000	40,500	1861	16½	24	4	5	4	8	24,687	64,609
17	New Brunswick	Cie. de Portland	do							1406	14	22	4	5	4	8	12,952	25,234	
+18	Intercolonial.	do	do							2000	16	24	4	5	4	8	18,648	16,200	
+16	I. C. R.	Dubs & Cie.	Déc., 1871								1980	16	22	4	5	4	8	11,732	11,732
+17	do	do	do								1980	16	22	4	5	4	8	10,115	10,115
+18	do	do	do								1980	16	22	4	5	4	8	10,991	10,991
+19	do	do	do								1980	16	22	4	5	4	8	12,330	12,330
	Total																286,063	2,531,049	

* On n'a pas tenu compte des distances parcourus par ces locomotives avant avril 1858. Le total des milles parcourus ne peut, par conséquent, être mentionné.
 + Vendue au chemin de fer d'embranchement de St. Stephen.
 † Vendue au chemin de fer d'embranchement de Woodstock.
 § Propriété du chemin de fer Intercolonial.

AUTRE MATÉRIEL ROULANT.—(E.E.)

Désignation.	Description.	Milles parcourus cette année.	Milles parcourus jusqu'à cette date.
A.....	Treize chars à voyageurs de première classe, C. F. E. et N. A..	219,911	2,035,898
	Deux do do do C. F. I.....		
B.....	Neuf chars à voyageurs de seconde classe, C. F. E. et N. A..	231,545	2,001,325
	Deux do do do C. F. I.....		
Ex.....	Quatre chars express bagage, C. F. E. et N. A.....	163,207	1,012,56
C.....	Quatre-vingt-quatre chars à fret, fermés, C. F. E. et N. A..	686,781	5,888,872
	Soixante-onze do C. F. I.....		
D.....	Cent quinze chars-plateforme, C. F. E. et N. A.....	575,936	4,572,070
	Soixante-quinze do C. F. I.....		
		1,877,380	15,501,141
Ch.-neige...	Quatre chasse-neige.....	3,396	.....
	Seize chars à bras.....		

(N.)

RAPPORT DU CHEF DE LA VOIE.

St. JEAN, N. B., 1er août 1872.

LEWIS CARVELL, Ecr., Gérant Général.

MONSIEUR,—Conformément à la demande qui m'en a été faite, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur la route et les travaux des chemins de fer Européen et Nord-Américain et Intercolonial, pour l'année expirée le 30 juin dernier.

On a posé sur la voie 1,041 nouvelles lisses, du poids d'environ 200 tonnes, et coûtant \$5,036.01; 15 coussinets de fer forgé, 276 de fonte; 4,987 coussinets-manchons, valant \$4,236.94; et 8,106 traverses de pin, 1,725 d'épinette rouge et 383 de cèdre, qui ont coûté \$2,078.42.

On a fait une dépense additionnelle de \$668.28 au quai du chemin de fer au terminus de St. Jean.

Les améliorations et réparations à la station des voyageurs de St. Jean coûtent \$4,723.40.

Une nouvelle plate-forme et un hangar à fret ont été construits à la station de Rothesay, au prix de \$476.12.

On a fait plusieurs améliorations à la station de Hampton pour la commodité des trains.

Une nouvelle plate-forme a été construite; la plaque tournante et la voie d'évitement pour les chars à voyageurs ont été déplacées, au prix de \$671.51.

Les plate-formes à voyageurs aux stations de Norton, Penobsquis et Anagance ont été reconstruites à un coût de \$314.60.

La plate-forme à fret de Moncton a été réparée moyennant \$69.50.

L'entretien de la voie et des constructions a coûté \$6,323.11 de plus que l'an dernier; cette somme ne comprend pas \$568.23, dépensés pour les améliorations du quai du chemin de fer, et \$4,723.40, dépensés pour les améliorations de la station des voyageurs à St. Jean.

Il faudra 50,000 traverses et 119,000 poteaux de clôture pour l'année courante.

La voie est généralement en bon état.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GAVIN RAINNIE,

Chef de voie.

RELEVÉ O.

ETAT du coût de la voie et de l'équipement au 30 juin 1872.

Coût du chemin au 30 juin 1871.....	\$	cts.
Dépenses pour améliorations à Mill Pond, St. Jean.....	4,703,150	16
do a do Pointe du Chêne.....	30,023	14
do do Jonction de Painsec.....	20,983	52
	6,396	20
	4,760,553	22
CLASSIFIÉ COMME SUIV :—		
Travaux d'ingénieurs.....	\$	cts.
Voie permanente.....	217,998	62
Edifices.....	3,673,360	24
Matériel roulant et machines.....	189,558	75
Clôtures.....	407,634	64
Quais.....	88,000	00
Matériel divers.....	103,433	15
Divers.....	15,512	03
	65,055	59
	\$4,760,553	02

APPENDICE No. 19.

ROUTE DE LA RIVIERE ROUGE.

FORT FRANCES, 18 juillet 1872.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations de l'année dernière sur la route de la Rivière Rouge.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

S. J. DAWSON.

Hon. H. L. Langevin, C. B.,
Ministre des Travaux Public,
Ottawa.

SERVICE DE TRANSPORT.

A cette époque, l'an dernier, on plaçait des chaloupes à vapeur sur les sections navigables les plus longues de la route de la Rivière Rouge, des chevaux et des voitures avaient été amenés de l'avant pour le chemin de la Baie du Tonnerre, et l'on avait fait des arrangements aux établissements de Manitoba et de la Pointe du Chêne pour prendre les moyens de transport que l'on croyait nécessaires à adopter pour le chemin du lac des Bois. En même temps, on plaçait un certain nombre de canots dont s'était servi l'expédition militaire l'année précédente sur les différents lacs et rivières qui se trouvent entre l'extrémité ouest du chemin de la Baie du Tonnerre et l'angle nord-ouest du lac des Bois.

Ces arrangements d'une nature primitive rendirent la route praticable pour les immigrants ; et ceux qui se présentèrent furent transportés du lac supérieur à Fort Garry avec autant de confort qu'en eurent ceux qui ont passé par les Etats-Unis, et à de bien moindres frais.

Le nombre total de personnes qui ont franchi cette route depuis le 15 juin, date de l'ouverture du chemin, jusqu'à la clôture de la navigation, est de 604, y compris les volontaires.

Voici quelles étaient les conditions de transport pour les émigrants : \$25 pour chaque adulte ; les enfants, agés de moins de douze ans, moitié prix y compris 150 lbs. de bagage ; bagage extra, \$1 par 100 lbs. Le bagage de chaque immigrant ne doit pas dépasser 450 lbs.

Trois autres chaloupes à vapeur, plus considérables que celles que l'on avait achetées l'année dernière, ont été construites à Collingwood l'hiver dernier, où elles ont été pourvues d'engins provenant de M. Wilson, de Dundas, et peu de temps après l'ouverture de la navigation elles traversèrent les lacs Huron et Supérieur pour se rendre à la Baie du Tonnerre. L'une d'elles fait maintenant le service sur le lac Shebandowan et les deux autres—dont l'une est destinée au lac des Mille Lacs et l'autre au lac des Bois—sont en voie de se rendre.

En ce qui a trait aux arrangements en général pour la saison actuelle, des chevaux et voitures ont encore été placés sur le chemin de la baie du Tonnerre, et sur les portages de la région des lacs. Des chaloupes à vapeur font le service sur les sections navigables ; et là, où elles font défaut, des voyageurs habiles les remplacent par des canots. Le chemin qui conduit de l'angle nord-ouest du lac des Bois à Fort Garry, a été bien pourvu cette année des facilités de transport.

L'expérience de l'année dernière a démontré que l'on ne pouvait pas toujours obtenir un nombre suffisant de voitures dans les établissements de Manitoba ; et pour remédier à cet inconvénient, on a acheté au printemps vingt chevaux, avec les voitures, et harnais nécessaires, etc., qui ont été placés sur le chemin du lac des Bois.

L'annonce suivante établit les conditions qui président au transport actuel des immigrants :—

“ TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Après le 25 de juin prochain, les émigrants seront transportés à Fort Garry, aux prix suivants :

DE TORONTO A FORT WILLIAM.

Adultes, \$5 ; enfants ayant moins de douze ans, \$2.50 y compris 150 lbs. de bagage ; bagage extra, 35 centins par 100 lbs.

DE FORT WILLIAM A FORT GARRY.

Emigrants, \$15 ; enfants ayant moins de 12 ans, \$8.00, y compris 150 lbs. de bagage ; Bagage extra, 35 centins par 100 lbs. (On ne peut pas transporter des chevaux, bœufs, voitures, ou des instruments aratoires d'un gros poids.)

MODE DE TRANSPORT.

Par chemin de fer de Toronto à Collingwood ou Sarnia. Par vapeur de Collingwood, ou Sarnia à Fort William. 45 milles en voiture de Fort William au lac Shebandowan. 310 milles de navigation interrompue en chaloupes du lac Shebandowan à l'angle nord-ouest du lac des Bois. 95 milles en wagon ou voiture de l'angle nord-ouest du lac des Bois à Fort Garry. Entre Fort William et Fort Garry sont déposés des huttes et des tentes dont pourront se servir les émigrants lors des portages. Les voyageurs devront fournir leurs vivres. On pourra cependant acheter des vivres au prix coûtant au lac Shebandowan, à Fort Frances et l'angle nord-ouest du lac des Bois.

On peut se procurer des billets de parcours complet pour Fort Garry, *via* Fort William, aux stations des chemins de fer du Nord, du Grand Occidental et du Grand Tronc à Toronto. Les émigrants sont priés de se rappeler que les colis ne doivent pas peser plus de 150 lbs., pour faciliter le transport sur les lacs, et que chaque émigrant ne peut avoir plus de 450 livres de bagage et de vivres. Depuis le premier jour d'août prochain, la route de la Rivière Rouge sera dans un état qui permettra le transport d'articles massifs.

Par ordre

F. BRAUN, *Secrétaire.*

Département des Travaux Publics,
Ottawa, 30 avril 1872.”

L'année dernière, les frais de voyage des immigrants qui passaient par les États-Unis pour se rendre à Fort Garry, n'étaient jamais moindres que \$60 par tête ; et s'il survenait des retards sur la route, comme cela est arrivé souvent, ils s'élevaient quelquefois à quatre-vingts et même à cent piastres. Les prix ont été réduits cette année, de sorte que le trajet coûte maintenant aux immigrants \$24.00.

La route du Minnesota sera cependant encore dispendieuse, à raison de la cherté de la nourriture et des logements sur la route ; et les immigrants seront exposés probablement à quelque difficulté, et à des retards, par les règlements de la douane américaine.

Il semble que l'ouverture de la route canadienne a eu pour effet de faire diminuer considérablement les prix de transport sur les routes étrangères ; les prix peu élevés, établis par votre département, seront tout à l'avantage des immigrants, qu'ils suivent la voie américaine ou canadienne, et ils faciliteront en même temps l'établissement des territoires du Nord-Ouest.

Au moyen des arrangements actuels, on peut transporter tous les jours cinquante ou soixante immigrants ou douze à quinze cents par mois ; mais, si la chose devient nécessaire, on pourrait augmenter considérablement les moyens de transport en plaçant de nouvelles voitures sur les routes de terre et d'autres bateaux sur les sections navigables.

Le tarif réduit récemment adopté par les lignes américaines peut, cependant, en empêcher un grand nombre de venir ; mais, dans tous les cas, pour avoir de bons moyens de transport on ne pourrait pas réduire considérablement ce qu'il en coûterait pour tenir la ligne ouverte. Les mêmes conditions sont nécessaires, que le nombre en soit grand—dans certaines limites—ou petit

RÉGION DES LACS—TRAVAUX EN VOIE D'EXÉCUTION.

Dans cette section les communications ont été grandement facilitées par les améliorations faites durant l'automne et l'hiver derniers. On a construit une digue au débouché de la Kashaboïwe et creusé un chenal entre le lac de ce nom et la rivière, en sorte que les canots et les chaloupes à vapeur ont à ce dernier un accès facile. Cette amélioration réduit à un mille la longueur du portage ou voituration qu'il faut maintenant effectuer pour atteindre Height of Land. A l'extrémité inférieure du lac Kashaboïwe, où il y avait à peine assez d'eau pour que les chaloupes puissent y passer, les battures ont été recouvertes jusqu'à une profondeur de six pieds à eau basse.

Une des sections qui offrait jusqu'ici le plus de difficultés sur cette route est celle qui se trouve entre les portages Brûlé et des Français. Le fait est qu'à eau basse on ne pouvait la passer qu'avec le secours d'un nombreux personnel de voyageurs. A différents points de cette section on a pratiqué quelques excavations et construit, au Portage des Français, une digue avec vanne de décharge. Grâce à ces travaux, les obstacles ont été surmontés, de sorte que les chaloupes à vapeur et les canots peuvent facilement passer d'un portage à l'autre. De bons chemins ont été faits aux Portages des Français et Brûlé, et il y a maintenant des voitures de roulage dans ces deux endroits.

On a aussi jeté, à travers le débouché du lac Kaogassikok, une digue au moyen de laquelle l'eau a été élevée de six pieds, ce qui donne une ample profondeur sur plusieurs battures ainsi que dans le cours d'eau qui relie le Petit Lac des Français au Kaogassikok.

Un certain nombre de travailleurs sont actuellement occupés à faire un chemin à l'endroit appelé le Portage Neuf, pour faciliter les transports entre les lacs Nequaquon et Nameukan. Ce dernier ouvrage fera disparaître la nécessité où l'on se trouve aujourd'hui de passer par les portages aux Huards,—section ennuyeuse et difficile, surtout pendant les basses eaux.

CHEMIN DE LA BAIE DU TONNERRE.

Un crédit de cinq mille piastres ayant été affecté à cette route, quelques travailleurs furent occupés durant tout l'été à poser des traverses et du gravier dans différentes sections, et à la fin de la saison d'importantes améliorations étaient effectuées dans les sections les plus argileuses. Ainsi que constaté dans des rapports antérieurs, une grande partie de cette ligne, traversée une région où le sol est entièrement composé d'argile rouge dure que les charriotes coupent facilement dans les temps humides. Une nouvelle somme de \$4,000 ayant été votée pour la saison actuelle, les travaux d'ensablement et de nivellement ont été repris.

CHEMIN DU FORT GARRY ET DU LAC DES BOIS.

Lors de mon dernier rapport, un nombreux personnel de travailleurs était occupé sur cette ligne, et vers le milieu de l'été elle était dans un assez bon ordre entre l'angle nord-ouest du lac des Bois et la Pointe du Chêne,—établissement situé à l'extrémité orientale de la prairie. Dans la section de prairie qui s'étend depuis l'établissement de la Pointe du Chêne jusqu'au Fort Garry, il n'avait été fait jusqu'alors que peu de chose, et dans les temps pluvieux il était difficile de passer une série de marécages qui se trouvent à quelque distance à l'est de la Rivière-Rouge. La manière ordinaire d'établir une voie dans les prairies basses, où il est impossible d'obtenir de meilleurs matériaux, est d'employer la fascine et la tourbe ; un certain nombre de remblais de cette sorte ont été commencés l'automne dernier et sont maintenant en voie d'exécution. Ils seront terminés vers le milieu de l'été, et des améliorations proportionnées aux sommes votées seront faites dans les autres sections qui en ont le plus besoin.

La longueur du chemin du lac des Bois est de quatre-vingt-quinze milles, dont soixante-cinq dans la forêt et trente en pleine prairie.

REFUGES POUR LES IMMIGRANTS.

Des maisons commodes pour les immigrants ont été construites à la Baie du Tonnerre, Shebandowan, Kashaboïwe et Height of Land, et des huttes de dimensions plus petites

aux stations Matawin, Baril et Brûlé. Sur le chemin du lac des Bois il y a de bonnes maisons à des intervalles de quatorze à vingt-huit milles, savoir :—Rivière du Bouleau, Rivière Blanche, Rivière de la Tête Cassée et l'établissement de la Pointe du Chêne.

A d'autres places d'arrêt et portages les immigrants ont des tentes à leur disposition ; mais on est actuellement à prendre des arrangements pour y construire aussi de bonnes maisons ; et afin de se procurer les matériaux à meilleur marché, un petit moulin à scie mu par la vapeur sera bientôt mis en opération : de cette manière on évitera les frais coûteux de faire scier les planches à la main.

BATEAUX A VAPEUR.

Votre département ayant décidé de placer deux gros bateaux à vapeur sur la route de la Rivière-Rouge, des plans et devis furent dressés, et le 12 janvier 1871, une annonce fut publiée demandant des soumissions. Huit soumissions furent reçues, variant de \$35,100 à \$64,000 pour deux bateaux à vapeur. Celle de MM. James Dick et Cie., de Toronto, étant la plus basse, fut acceptée, et le 30 mars suivant un contrat fut passé avec ces messieurs, en vertu duquel ils s'engageaient "à construire, terminer, finir et tenir prêts pour le 1er octobre suivant, deux vapeurs à aubes, y compris leurs machines," dont l'un devait être livré sur le lac des Bois et l'autre sur le lac la Pluie, pour la somme totale de \$35,100. La coque du bateau à vapeur destiné à naviguer sur le lac des Bois devait avoir 120 pieds de quille et 20 pieds de baux, et son engin de la dimension et de la force indiqués par un cylindre de 22 pouces avec 5 pieds de coup de piston, et une chaudière tubulaire à contre-vapeur d'une dimension proportionnée. Le vapeur destiné au lac la Pluie devait avoir 100 pieds de quille, et 19 pieds de baux, avec un engin en proportion.

Les devis furent faits avec soin, tant pour les coques que pour chaque détail des machines en sorte que les entrepreneurs étant des hommes pratiques, on peut supposer qu'ils ont bien étudié la nature de l'entreprise dans laquelle ils allaient s'engager.

Cependant, le résultat a démontré qu'ils n'avaient pas suffisamment réfléchi sur les difficultés qu'il y aurait à faire les opérations dans un désert, à huit cent milles de la source d'approvisionnements la plus proche.

Dès l'ouverture de la navigation, les entrepreneurs commencèrent à envoyer des mécaniciens, des matériaux et approvisionnements, de la Baie du Tonnerre au Fort Frances où ils avaient décidé de construire les vapeurs. Le voyage de leurs gens fut lent et accompagné de plusieurs contretemps. Ils étaient pour la plupart de respectables négociants, constructeurs de navires et autres venus de différentes localités, mais ils n'avaient jamais été auparavant dans un désert aussi grand, et tout était nouveau pour eux. Ils n'étaient pas habitués à la manière de faire le feu dans les bois et ne connaissaient point le danger de les laisser s'étendre, de sorte qu'une certaine quantité de leurs provisions et de leurs outils furent brûlés par les feux qu'ils avaient eux-mêmes laissé couvrir dans les portages. Arrivés au Fort Frances, de nouveaux embarras les attendaient. Ils avaient épuisé toutes leurs vives en route, mais heureusement que d'autres provisions avaient été expédiées pour d'autres travailleurs, et on leur en donna. Ils ne pouvaient trouver de l'épinette rouge, quoique l'on découvrit bientôt que ce bois existait en quantité suffisante pour construire plusieurs bateaux, dans un rayon de trois milles de l'endroit où ils se trouvaient. Ils avaient aperçu un nombre alarmant de Sauvages brûlés se livrant à leurs danses du scalp, etc., et s'étaient imaginés qu'ils voulaient les empêcher de prendre du bois, quoique les chefs sauvages affirment qu'ils étaient bien disposés à leur égard et offraient de leur indiquer où ils en trouveraient. Finalement, ils amassèrent un peu de bois, construisirent une quille et préparèrent la charpente du vapeur destiné au lac la Pluie ; mais ce bois, étant d'une qualité inférieure, fut rejeté par l'inspecteur. Tout le personnel abandonna alors l'ouvrage et retourna au lac Supérieur, puis de là dans ses foyers. Le chef de ces hommes, avant de quitter la Baie du Tonnerre, me fit parvenir un vif protêt contre la manière dont il avait été traité par les entrepreneurs ; et, nul doute, il avait des raisons pour se plaindre.

Tous les travailleurs étant partis, je demandai au capitaine James Dick, qui représentait alors les entrepreneurs à la Baie du Tonnerre, de les remplacer ; et pour empêcher que

l'ouvrage fût tout-à-fait arrêté, je lui transférai un certain nombre d'ouvriers habiles et de manœuvres occupés à d'autres travaux. Il n'est que juste envers le capitaine Dick de dire que, dans cette circonstance difficile, il fit l'impossible pour remplacer les hommes qui l'avaient laissé et qu'en peu de temps il mit à l'œuvre d'autres constructeurs de navire; mais la saison était si avancée que, quand arriva la fin de la navigation, peu avait été fait à part d'avoir tiré le bois de la forêt. Les entrepreneurs n'avaient point de provisions pour l'hiver; mais cette éventualité ayant été prévue, des vivres furent expédiées et distribuées à leurs ouvriers à mesure qu'ils en avaient besoin et que l'ouvrage avançait.

Les engins arrivèrent à la Baie du Tonnerre tard dans l'automne, quelques pièces même qu'à la fin de la navigation. Ils furent remisés pour l'hiver, partie à Shebandowan et partie au portage Brûlé.

Au Fort Frances, la construction des vapeurs fut continuée durant l'hiver; mais au printemps il devint évident que MM. James Dick et Cie. n'étaient pas en mesure de remplir leur engagement; que de fait ils n'avaient point à leur disposition les fonds nécessaires pour exécuter l'entreprise; en conséquence le contrat fut annulé.

Des arrangements furent alors pris pour terminer les vapeurs à l'aide d'ouvriers payés à la journée, sous la surveillance immédiate de l'inspecteur; et, à l'ouverture de la navigation, des instructions furent envoyées à cet officier, lui ordonnant de continuer les opérations et de prendre pour cela tous les ouvriers et travailleurs au service du département. Cependant, avant que cette communication parvint au Fort Frances, les ouvriers des entrepreneurs avaient de nouveau abandonné l'ouvrage et s'en étaient allés.

Ils furent remplacés aussitôt que les circonstances le permirent, et aujourd'hui l'ouvrage se poursuit activement sous la direction de M. Brunel, inspecteur.

Pour terminer ce que j'avais à dire sur ce malheureux contrat, je ferai remarquer que si MM. James Dick et Cie. eurent à rencontrer beaucoup de difficultés, ils ont eu aussi quelques avantages qui ne sont pas accordés d'ordinaire aux entrepreneurs. On leur fournit des vivres au Fort Frances, après de futiles efforts tentés par eux pour en faire venir. Ils ont eu à leur disposition des canots et tous les accessoires de transport le long des sections navigables, et quand leurs ouvriers les abandonnèrent, ils purent en partie les remplacer par des ouvriers employés aux travaux publics. Leur contrat ne fut annulé que quand il devint indiscutable qu'ils n'étaient pas en mesure de le remplir et longtemps après que l'entreprise eût dû être achevée. Leur échec est dû, non pas tant à des négligences de leur part qu'à leur manque de capitaux; et je crois que des contrats, même quand il y a ouverte aux profits une marge moins petite qu'il n'y en avait dans le leur, ne peuvent être entrepris avantageusement dans une région aussi lointaine, que par des compagnies qui disposent d'amples moyens.

La construction des deux bateaux à vapeur a été retardée d'une année par la non-exécution de ce contrat, et ils ne pourront être prêts que pour les opérations de la saison prochaine.

Quand même le contrat aurait été annulé plus tôt, cela n'aurait pas avancé l'ouvrage, parce que durant l'hiver il n'y avait pas de chemin pour transporter les ouvriers ou le matériel au Fort Frances, excepté à des frais énormes.

L'EXPÉDITION DE MANITOBA.

Dans la soirée du 16 octobre dernier, tandis que je remontais le lac Shebandowan, je fis la rencontre d'un messenger porteur de dépêches par lesquelles Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur de Manitoba m'informait qu'une invasion féniennne avait été faite à Pembina et qu'il avait demandé des troupes.

Les voyageurs étaient alors sur le point d'être mis à la retraite pour l'hiver et les chaloupes à vapeur démontées et mises aux quartiers d'hiver. Des ordres furent immédiatement envoyés, sur toute la ligne, aux hommes de rester à leur poste, et des mesures furent prises pour envoyer des vivres en quantité suffisante aux différentes stations de l'intérieur, pour que les troupes que l'on attendait pussent poursuivre leur chemin plus vite en n'étant pas surchargés de munitions.

Les troupes arrivèrent au débarcadère de Prince Arthur dans l'après-midi du 24 octobre, et quoique l'avis de leur arrivée n'eût été reçu que huit jours auparavant, les préparatifs

étaient si avancées que des vivres avaient été placées à des intervalles convenables sur une distance de trois cent cinquante milles et des voyageurs tout prêts avec leurs canots dans les sections navigables qui se trouvent entre la Baie du Tonnerre et le Fort Garry.

Le jour que les troupes arrivèrent, je reçus de votre département une lettre me donnant des instructions que l'avis opportun du gouverneur de Manitoba lui avait fait prévoir.

La troupe était accompagnée d'un certain nombre d'hommes amenés de Collingwood pour servir comme voyageurs ; mais comme il y en avait un nombre suffisant échelonnés sur la route, ils furent renvoyés afin d'éviter des dépenses inutiles.

Très-heureusement, l'adjutant-général, appréciant justement les circonstances, avait envoyé une trentaine de chevaux ; et avec ce renfort (la plupart des chevaux employés aux travaux du chemin avaient été renvoyés pour la saison) le transport du bagage et de l'équipement sur le chemin de la Baie du Tonnerre n'éprouva aucun retard. Le premier détachement partit du débarcadère de Prince Arthur le 25, et à 4 h. p.m., le 27, toute la troupe arrivait à Shebandowan. Dans la nuit du 28, les derniers détachements campèrent à Kasha-boiwe et les premiers au portage du Baril. Le froid était devenu si intense que je craignais que les petits lacs congélassent. L'eau gelait sur les rames et les canots étaient devenus plus pesants par la glace et la neige. Cependant, les troupes et les voyageurs firent la plus grande diligence et à 1 h. p.m., le 1er novembre, ils avaient fini le portage des Français sans avoir rencontré de glace à proprement parler, excepté à l'extrémité supérieure de la baie du Baril où une couche épaisse s'était formée dans un enfoncement abrité tout près du portage. Le portage des Français n'était pas alors dans l'état où il se trouve aujourd'hui, la digue non plus que le chemin n'étant terminés, de sorte que les troupes eurent à faire un détour par le vieux portage et la crique qui étaient à peu près dans la même condition que quand le corps expéditionnaire de l'année précédente y passa. A cet endroit, cependant, un nombreux personnel de voyageurs se tenait prêt à les aider, en sorte qu'elles ne souffrirent qu'un léger retard.

Dans la nuit du 2 novembre, la tête de la colonne campa au portage de l'Isle et l'arrière au portage de la Maligne. Le 5, l'arrière arrivait au chutes de la Chaudière et la tête au lac la Pluie. La température continuait à être froide et orageuse, la neige tombait de temps en temps, et en descendant de la rivière aux Huards l'eau était si basse que sur une certaine distance il fallut traîner les canots ; puis, pour surcroît de difficultés, il y avait de la glace dans les endroits peu profonds. Cependant, soldats et voyageurs étaient à la hauteur des circonstances et se comportèrent vaillamment dans la rude tâche de traîner les canots, transporter à dos une partie de leurs munitions et marcher dans l'eau glacée.

Arrivés aux chutes de la Chaudière, les remorqueurs de l'ouest étant tous en ordre, les voyageurs n'étaient plus nécessaires, excepté comme pilotes et pour tenir les canots en bon état ; pour cela il suffisait d'en avoir deux par canot. A cette exception les voyageurs furent donc renvoyés des chutes de la Chaudière sous la conduite de Davieaux, un des leurs. Dans leur trajet de retour ils rencontrèrent beaucoup de glace et eurent à parcourir à pieds des distances considérables, mais ils arrivèrent au débarcadère de Prince Arthur à temps pour s'embarquer sur le dernier vapeur en partance pour Collingwood. Dans la soirée du 7 novembre toute la troupe militaire se trouvait réunie au Fort Frances. Ici les canots et remorqueurs furent bientôt mis en ordre pour accomplir le reste du voyage jusqu'à l'angle nord-ouest du lac des Bois ; et vers midi, le 18, la petite flotte se mit en marche, avec toute la troupe à bord, remorquée par trois chaloupes à vapeur, dont l'une avait été amenée du lac la Pluie à la rivière la Pluie, en aval des chutes, au Fort Frances.

Dans la soirée du 11, après un retard de trente-six heures occasionné par une tempête sur le lac des Bois, on atteignit l'entrée de la Baie de l'Angle Nord-Ouest. Cette baie étant excessivement peu profonde et enserrée dans les terres, se trouvait congelée au point que les canots et les chaloupes à vapeur ne pouvaient y pénétrer. En conséquence, les troupes durent marcher depuis les Défilés, où les canots s'étaient arrêtés jusqu'à l'endroit du débarquement, sur les bords de la baie, distance de huit ou dix milles.

Le colonel Smith, qui était arrivé par voie du Minnesota, rejoignit la troupe dans la matinée du 11 tandis qu'elle passait la Grande Traverse, et avec l'aide de M. McKay, le con-

trôleur du chemin du lac des Bois, il fit tous les arrangements nécessaires pour la marche depuis l'Angle Nord-Ouest jusqu'au Fort Garry. En outre, avec une prévoyance que l'événement a ensuite prouvé être des plus heureuses, le colonel Smith avait engagé un personnel de voyageurs dont les services devinrent essentiels pour avoir des traîneaux à bras et aider à transporter au point de départ du chemin de Fort Garry les articles dont les canots avaient été chargés au Débarcadère.

De l'Angle Nord-Ouest au Fort Garry la marche s'accomplit aisément, et les derniers détachements arrivèrent au Fort Garry le 18 novembre.

En terminant cette courte esquisse de l'expédition de Manitoba de 1871, qu'il me soit permis d'exprimer la haute appréciation que tous ceux qui, comme moi, étaient en mesure de voir et de juger auraient pu se former sur les officiers et soldats composant le corps expéditionnaire. L'officier commandant, major Scott, fit preuve d'une grande énergie et fut habilement secondé par ses subalternes. En fait de tenue martiale les soldats ne pouvaient être excellés; de leur courage et de leur patience, un voyage de 450 milles heureusement accompli au milieu des rigueurs de l'hiver, à travers des forêts couvertes de neige, sur des lacs à la veille de congeler et par une température plus orageuse que d'ordinaire, en est une preuve abondante.

S'il devient jamais nécessaire de franchir en raquettes la route de la Baie du Tonnerre au Fort Garry, un pareil corps conduit par de tels officiers sera à la hauteur de la tâche.

C'est la seconde fois que le département des Travaux Publics s'est trouvé appelé, dans des circonstances difficiles, à fournir des moyens de transport à une troupe militaire destinée aux Territoires du Nord-Ouest, et dans les deux occasions les arrangements pris ont eu les résultats qu'on en devait attendre.

LES SAUVAGES.

La question de savoir quelle serait la meilleure ligne de conduite à suivre vis-à-vis les tribus indigènes qui se trouvent sur la route de la Rivière Rouge ne peut être laissée de côté puisque l'on a affaire sur leur territoire.

Sur la section comprise entre le portage des Français et l'Angle Nord-Ouest du lac des Bois, distance de 250 milles, les sauvages sont nombreux et rôdent souvent en bandes considérables autour des voyageurs et des travailleurs.

Jusqu'à ce que les travaux fussent commencés, ces sauvages, qui demeuraient dans une région d'un accès difficile, n'étaient pas beaucoup venu en contact avec les blancs. Jamais mélangés aux autres races et sans changements dans leurs habitudes, ils sont sous tous les rapports dans la même condition que quand les premiers explorateurs atteignirent leurs pays il y a près de deux cents ans. Ils sont tous païens, sans exception, et manifestent un dégoût prononcé pour le christianisme et la civilisation.

Ils vivent principalement de pêche et de chasse, et leurs affaires générales sont régies par une espèce de gouvernement primitif à eux propre. Ils réclament non-seulement des droits territoriaux, mais encore des droits souverains, ce qui a provoqué des questions quelque peu embarrassantes, mais jusqu'ici toujours résolues à l'amiable, du moins pour à présent.

Dans le district par lequel passe le chemin, la population est exclusivement sauvage et compte à peu près trois mille six cents âmes, indépendamment des indigènes de la même tribu qui demeurent sur le côté américain de la frontière internationale. Généralement les sauvages sont bien armés, chacun d'eux ayant son fusil, son tomahawk et son couteau de chasse ou, comme ils l'appellent eux-mêmes, couteau à scalper.

Les voyageurs et travailleurs transportés dans la contrée sauvage pendant la saison d'été ont généralement été au nombre de deux à trois cents, sans arme aucune et ont tranquillement conduit leurs opérations au milieu de sauvages armés plusieurs fois plus nombreux qu'eux.

De ces faits on peut raisonnablement conclure que les sauvages n'ont pas été très féroces et les travailleurs très importuns. De fait, la bonne entente a régné des deux côtés, et c'est très heureux, car il n'y a pas de tribunaux auxquels on puisse en appeler en cas de difficultés, ni de troupe militaire à laquelle on puisse recourir en cas de troubles.

On peut, je crois, raisonnablement attribuer à deux causes le fait qu'il ne s'est pas élevé de difficultés sérieuses: en premier lieu on a pris le plus grand soin de n'amener que des

hommes choisis dans les classes connues par leurs habitudes à se montrer soumises à la discipline dans les territoires sauvages ; et en second lieu les liqueurs enivrantes,—la grande source des troubles sauvages—ont été complètement prohibées. A cela il convient d'ajouter que le spectacle de nombreux corps d'hommes armés passant sur leur territoire pour se rendre à Manitoba n'a pas peu contribué à augmenter le respect du sauvage pour l'homme blanc.

Les opérations faites sous la direction du département des Travaux Publics ont été, dès le début, conduites sur le système de la tempérance dans l'acception la plus stricte du mot et ont eu les plus heureux résultats, tant pour le bien-être des sauvages que pour la santé et la discipline des travailleurs.

Mais cet état de choses ne peut pas toujours durer. Avec l'ouverture de la ligne au trafic général et la colonisation, la position des sauvages vis-à-vis des blancs sera modifiée ; et je crois, dans l'intérêt des deux partis, que le temps est venu où il faut prendre des mesures pour faire face à cette éventualité.

Actuellement, le Fort Frances, sur la rivière la Pluie, est le grand rendez-vous des sauvages en été, et c'est une localité qui, en raison de ses avantages naturels, devra devenir un centre de population. Je proposerai donc que l'on y établisse un magistrat stipendaire avec un personnel comme il en est ordinairement attaché à ce poste ; je recommanderai aussi respectueusement l'opportunité de faire stationner au Fort Frances, pendant un espace de temps limité, tous les étés, une troupe militaire composée d'au moins deux compagnies. Cette mesure, j'en suis certain, n'occasionnerait pas une grande dépense aux établissements militaires qui sont actuellement à Manitoba, attendu que la troupe en question pourrait être fournie, je crois, sans inconvénient, par Fort Garry.

C'est pendant les mois de juin et juillet que les sauvages se réunissent en plus grand nombre sur la rivière la Pluie, plusieurs venant du lac Rouge dans l'État voisin du Minnesota ; c'est aussi pendant ces mois, où il y a le plus besoin de troupes au Fort Frances, qu'on peut le plus facilement s'en passer à Manitoba. Une palissade et de bonnes maisons pour loger les soldats pourraient être construites à peu de frais, car le bois s'y trouve en abondance ; une maison d'arrêt, en rapport avec l'établissement du magistrat stipendaire, serait aussi nécessaire.

En faisant ces recommandations, je suis loin de vouloir créer des alarmes. Les sauvages sont actuellement tranquilles et apparemment aisés à conduire ; mais ils forment une société à part, n'ayant que peu d'affinités avec les blancs,—et l'expérience de ce qui s'est passé dans le Minnesota, où une tribu voisine, après avoir vécu pendant des années dans une amitié apparente avec les colons, s'est levée tout-à-coup une nuit et a commis un massacre terrible, ne doit pas être perdue de vue.

Il serait manifestement imprudent de fonder des établissements sur les belles terres de la rivière la Pluie sans avoir les moyens de les protéger, et il ne faut pas oublier que, non-seulement dans la fondation de l'établissement, mais encore dans la venue du grand nombre d'hommes qu'il faudra amener pour construire le chemin de fer du Pacifique, il s'élèvera probablement plusieurs causes de différends avec les indigènes.

Je regrette de dire (et je crois qu'il n'est pas hors de propos de le mentionner ici) que les sauvages ont terriblement souffert depuis quelques années par suite de l'absence de quelques-unes de leurs ressources habituelles, au nombre desquelles s'est trouvée l'extinction soudaine et totale des lapins. Autrefois le lièvre des Alpes—ou le lapin, ainsi qu'on l'appelle,—existait en nombre incalculable sur toute l'étendue du territoire occupé par les Sauteux. Ces lapins, le principal moyen d'existence des sauvages, leur offraient en même temps de quoi se nourrir et se vêtir ; car après en avoir mangé la chair, ils trossaient et tissaient les peaux avec lesquelles ils se faisaient de bons vêtements et des couvertures. Dans l'automne de 1868 une maladie qui s'étendit avec plus ou moins de violence depuis le Labrador jusqu'aux Montagnes Rocheuses, attaqua ces lapins, et dans le pays des Sauteux les balaya littéralement de la surface de la terre.

Une calamité de cette nature tombant sur une société civilisée est mitigée par les secours qui ne manquent pas de venir d'ailleurs ; mais pour le sauvage, il n'y a pas de monde extérieur à la charité duquel il puisse faire appel et il doit souffrir en silence. Toutefois, en ce qui concerne les Sauteux, on les secourut dans une certaine mesure en les employant, à l'occasion, aux travaux qui se poursuivaient. Pendant l'hiver de 1870-71, alors que leurs mal-

heurs furent aggravés par la disette qui s'était fait sentir dans la récolte du riz sauvage, ils vinrent en grand nombre chercher du travail; ils furent employés comme bucherons sur le chemin du lac des Bois, ce qui leur permit d'améliorer la condition de leurs familles épuisées par la faim.

Depuis lors le besoin du bois de corde occasionné par l'établissement des chaloupes à vapeur a créé pour eux une industrie nouvelle. De petits contrats à cet effet leur ont été donnés à tant par corde et ils livrent le bois à certains endroits indiqués. Le travail qu'ils obtiennent de cette manière, quoique fort restreint, leur a été d'un certain avantage, surtout à Hungry Hall où la disette de lapins et de riz sauvage s'est fait sentir avec le plus de rigueur. J'ai vu là des enfants, recouverts seulement d'une mince guenille de coton, marchant pieds-nus dans la neige profonde. Comme résultat de cet état de choses, la mortalité parmi les enfants a été très-grande dans ces dernières années.

Avant de terminer cette esquisse sur les sauvages, je ferai remarquer que rien ne contribuerait plus à les reconcilier avec le changement par lequel leur pays doit passer et à les attacher aux blancs, que l'établissement d'un asile pour les vieillards et les infirmes, où ils seraient au moins certains de trouver de la nourriture et un abri.

Quels que puissent être les défauts des sauvages Sauteurs, et ils sont nombreux, ils ont au moins la qualité d'un vif attachement les uns pour les autres et d'un grand respect pour les vieillards de leur tribu. Autrefois les établissements de la compagnie de la Baie d'Hudson étaient toujours ouverts à ceux d'entreux qui, en raison de leur âge ou pour d'autres causes, étaient incapables de gagner leur subsistance au moyen de la chasse; mais la traite des pelletteries est tombée et ces établissements, du moins dans le pays des Sauteurs, se trouvent tellement réduits en nombre et en moyens que les sauvages ont à chercher ailleurs des secours pour leurs infirmes, et tout ce qu'ils peuvent faire avant de partir pour leurs chasses d'hiver, c'est de les placer dans des endroits où, en pratiquant des trous dans la glace, ils prennent du poisson qui les empêche de mourir de faim.

Si le gouvernement prenait soin des vieillards et de ceux qui sont sans moyens, ou faisait même la moindre chose pour eux, il faudrait de grandes causes pour exciter de l'hostilité parmi les sauvages.

SOL ET CLIMAT.

L'expérience d'un séjour de quelques années sur le chemin de la Rivière-Rouge a démontré que le climat, dans la région élevée et accidentée qui se trouve immédiatement au nord-ouest du lac Supérieur, est beaucoup plus tempéré qu'on ne l'a cru pendant un certain temps; et le sol, quoique stérile dans certaines étendues, est de la meilleure qualité dans quelques localités.

Dans la vallée de la Kaministiquia, un peu au sud du chemin de la Baie du Tonnerre, le sol est formé de forts dépôts d'alluvion et sous tous les rapports propre à la colonisation.

Egalement, sur le chemin de la Baie du Tonnerre, à quelques milles de la côte du lac Supérieur, la terre est excellente en plusieurs endroits. L'avoine, l'orge et les pommes de terre—qu'on a déjà essayé sur une petite échelle—croissait remarquablement bien, et je n'ai aucun doute que le blé y viendrait aussi à perfection. Cependant, il faut admettre que les terres cultivables dans cette section sont très rares en comparaison de l'immense étendue de pays montagneux et accidenté, mais selles n'en sont, à cause de cela même, que plus précieuses. Déjà la demande des produits agricoles qui ne peuvent pas être fournis par ce district est grande, et les nombreuses mines qui doivent bientôt s'ouvrir activeraient cette demande à un degré qu'il serait difficile d'évaluer.

Ceux qui se proposent de s'établir dans ce pays ne pourraient trouver de localité plus favorable que la vallée de la Kaministiquia. Tout ce qu'ils pourraient cultiver établirait un marché à leur porte même, avec des prix très rémunérateurs. Cette belle vallée n'est qu'un peu élevée au-dessus du lac Supérieur, et les chaleurs de l'été ainsi que les froids de l'hiver sont tempérés par la proximité de cette mer intérieure.

Dans la région des lacs, c'est-à-dire depuis la Shebandowan jusqu'au lac la Pluie, il y a par ci par là de bonnes terres que les colons pourraient occuper avec avantage; mais, en général, la terre, dans cette section, est trop raboteuse et trop accidentée pour en faire un district agricole de quelque valeur. Néanmoins, les colons qui pourraient trouver à s'y établir auraient la perspective d'obtenir un bon écoulement de leurs produits par suite de l'établissement certain du commerce de bois et l'exploitation probable des mines en cet endroit.

A l'embouchure du lac la Pluie la nature du pays change complètement. Rochers et collines disparaissent, et l'on ne trouve pas de terres plus belles et de plus riches dans les vastes régions du Nord-Ouest. Depuis le lac la Pluie jusqu'au lac des Bois, la distance, en suivant les sinuosités du cours d'eau, est d'environ quatre-vingts milles, et sur toute cette longue section les bords de la rivière la Pluie offrent une pente légère du plus beau sol d'alluvion qui s'étend très loin dans les terres. On rencontre çà et là d'anciens défrichements faits par une race dont il ne reste pas même de traditions, et il y a là un grand nombre de chènes et d'ormes magnifiques dont les vastes branches donnent à ces localités l'apparence d'un parc. Cette superbe étendue de terre ne se termine pas à la rivière la Pluie, mais se prolonge à l'est tout le long de la côte méridionale du lac des Bois jusqu'au district Sabaskin à une trentaine de milles plus loin, ce qui fait en tout plus de cent milles d'une terre susceptible de culture au plus haut degré. Partout ailleurs une aussi vaste étendue de terres ne serait pas d'une maigre importance ; mais ici elle a de plus l'avantage de se trouver dans le cœur même d'une région qui, autrement, n'offrirait que peu d'attraits aux cultivateurs, mais qui, par ses forêts et ses mines, leur procure certainement un marché tout prêt pour ce qu'ils peuvent produire dans cette section agricole, assurément la plus belle, du chemin de la Rivière-Rouge.

On ne saurait douter que le climat de la rivière la Pluie convient en tout point à la culture des céréales. La compagnie de la Baie d'Hudson cultive le blé au Fort Frances, et les sauvages le blé-d'Inde au lac des Bois. Le riz sauvage, le raisin sauvage et d'autres plantes qui requièrent une chaude température d'été, mûrissent parfaitement dans toutes les parties de ce district.

Quelques-unes des îles disséminées sur le lac des Bois sont grandes et susceptibles de culture, les autres sont petites, rocailleuses et stériles. Depuis l'angle nord-ouest en gagnant vers l'ouest jusqu'à la Pointe du Chêne—distance de 60 milles—le terrain est bas et généralement marécageux, ne présentant que peu d'endroits propres à la culture. La Pointe du Chêne se trouve sur le côté oriental des grandes prairies, et de là au Fort Garry où se termine la route de la Rivière Rouge, le sol est de la plus belle qualité.

MINES ET FORETS.

L'ouverture du chemin de la Rivière-Rouge a déjà eu une influence considérable sur le développement du pays depuis le lac Huron en gagnant vers l'ouest. Quand les travaux furent commencés il n'y avait aucune industrie, sauf la traite des pelleteries et la pêche, sur la côte nord du lac Supérieur.

Les mines, qu'on avait commencé à exploiter quelques années auparavant, étaient abandonnées, et les terres forestières n'offraient que peu d'intérêt.

Aujourd'hui, cet état de choses a complètement changé. Le gouvernement d'Ontario a vendu de vastes étendues de terres minières et de coupes de bois. On doit bientôt ouvrir des mines, mettre des moulins à scies en opération, et le prospère village de Prince Arthur's Landing a surgi à la Baie du Tonnerre. Il n'y a point de doute que tout cela est dû à l'ouverture du chemin de la Rivière Rouge et à l'établissement d'une ligne de vapeurs en rapport avec cette route.

Les districts miniers de la Baie du Tonnerre, ainsi que ceux de divers endroits sur la route, promettent d'atteindre bientôt une vaste importance. On est sur le point d'ouvrir des mines d'argent dans les couches siluriennes inférieures et les soulèvements de trapp dans le voisinage de Prince Arthur's Landing. On a trouvé de l'or, du fer et du cuivre dans les schistes huroniens du lac Shebandowan. On peut trouver du bismuth dans la Seine, apparemment en grande quantité, et les roches siluriennes, dans les parties inférieures du lac la Pluie, donnent les plus brillantes promesses. On ne saurait trop proclamer l'importance de ces découvertes faites, comme quelques-unes l'ont été, dans les sections du pays qu'on croyait les plus stériles, car elles attireront une immigration dans des districts qui sans cela seraient restés indéfiniment à l'état inculte.

Cependant, quelles que précieuses que ces découvertes puissent devenir, elles ne sauraient égaler en importance celle des forêts de pin qui couvrent d'immenses étendues dans la vaste région, s'étendant de la hauteur des terres jusqu'au Fort Frances. On trouve en quantité considérable, sur le lac des Mille Lacs, du pin blanc et du pin rouge de bonne grosseur et d'excellente qualité. Dans le voisinage du lac Kaogassikok, ainsi qu'aux portages

du Pin et des Deux-Rivières le pin blanc et rouge abonde. On trouve en grande quantité et de vastes étendues sur la rivière Maligne un pin rouge d'une grosseur et d'une qualité égales à celui qui est transporté sur le marché de Québec. Dans les parties inférieures de la Seine et sur d'autres tributaires du lac la Pluie venant du nord, il y a un grand nombre de bouquets de pins blancs. Prenant dans son ensemble la vaste région qui s'étend vers le lac la Pluie, elle pourrait sans désavantage souffrir la comparaison, comme pays boisé, avec les districts du Haut de l'Ottawa qui fournit tous les ans des bois en grume en si grande quantité. Cependant le feu y a exerce son œuvre, et en plusieurs endroits les premières forêts de pin ont été balayées et remplacées par du bois moins bon; mais il en reste encore beaucoup.

On trouve des pins énormes sur les bords de la rivière la Pluie, mais ils ne forment pas d'épais bosquets. Sur la rive nord du lac des Bois, le feu a détruit le bois en plusieurs endroits mais il en reste encore assez pour en fournir de considérables quantités aux scieries.

Lorsque l'on considère la valeur de ces forêts, bordant les tributaires de la rivière la Pluie et le lac des Bois, en songeant aux immenses prairies qui s'étendent à quelque distance de là vers l'ouest et se prolongent jusqu'aux Montagnes Rocheuses, l'on ne peut s'empêcher de la trouver fort considérable.

Il ne manque qu'un chemin de fer entre le lac des Bois et le Fort Garry, pour mettre les forêts de pins de la rivière la Pluie, à la disposition de la population qui va bientôt s'établir dans les prairies de l'Ouest privées d'arbres; d'un autre côté, ce chemin de fer, comparativement court, suffirait pour transporter les produits agricoles des prairies, lesquels favoriseraient l'exploitation des mines et des forêts du chemin de la Rivière-Rouge.

Je me bornerai à ajouter sur ce sujet, que ces forêts de pins offrent un champ attrayant à l'esprit d'entreprise des capitalistes. Dans les bois de la rivière la Pluie, ou plutôt des rivières qui coulent dans le lac de ce nom, il y a en abondance des bosquets de pins et une infinité de pouvoirs d'eau. D'un autre côté, il se formera bientôt dans les prairies de l'ouest, un marché que les produits des forêts ne pourront jamais engorger.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

S'il était possible d'avoir une navigation continue entre le lac Shobandowan et l'angle nord-ouest du lac des Bois, en correspondance avec un chemin de fer qui irait de la Baie du Tonnerre au premier de ces endroits, et un autre chemin entre ce dernier point et le Fort Garry, le chemin de la Rivière-Rouge pourrait défier toute concurrence pour le transport des colis pesants, mais ce projet entraînerait des frais d'éclusage de 450 pieds et ceux de la construction de 150 milles de voie ferrée.

Sans m'arrêter pour le présent à étudier ces grands travaux qui seraient nécessaires pour atteindre ce but, je veux cependant attirer l'attention sur les avantages que l'on retirerait en construisant des écluses au Fort Frances et aux chutes de la Chaudière, afin de permettre aux navires de se rendre de l'angle du Nord-Ouest au portage Nequaquon, distance de 180 milles. La différence de niveau au Fort Frances, entre le lac la Pluie et la nappe d'eau en bas des Grandes Chutes, est de 28 pieds, et à la chute de la Chaudière, entre les lacs Nameukan et la Pluie, de 9 pieds, faisant en tout une éclusage de 37 pieds nécessaire pour rendre la navigation continue sur une distance de 180 milles, comme je l'ai déjà mentionné.

En vue du transport des marchandises, qui est maintenant demandé par les importateurs de Manitoba, et du matériel nécessaire pour le chemin de fer du Pacifique, cette amélioration de la navigation serait très importante et pourrait s'effectuer à peu de frais.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.

Il reste encore au Fort Garry et au Comptoir de York une grande quantité de fil à télégraphe et le meilleur usage qu'on pourrait en faire serait d'en prendre une partie pour établir des communications télégraphiques entre le Fort Garry et le lac des Bois. Cette ligne serait très utile pour le service de transport et aiderait à réaliser de grandes économies, attendu qu'en tout temps, l'on pourrait monter des hommes, voitures et chevaux, quand cela serait nécessaire, au lieu d'être obligés, comme maintenant, de les garder pour attendre des

voyageurs. Dans le cas où l'on établirait un petit poste militaire au Fort Frances, il pourrait facilement se mettre en communication avec les quartiers généraux au Fort Garry.

Il n'y a pas de doute, on pourra trouver une compagnie qui se chargera peut-être de construire cette ligne aux mêmes conditions que la Compagnie dite *North Western Telegraph* a mises à la construction de la ligne qui fonctionne maintenant au Fort Garry.

L'on a aussi besoin d'une ligne de télégraphe sur le chemin de la Baie du Tonnerre. Elle rendrait de grands services au commerce de transport et permettrait de faire des économies, et paierait de suite ses dépenses, car il y a à présent beaucoup de mineurs qui explorent le district de Shebandowan et ils se serviraient de la ligne pour maintenir leurs communications avec les dépôts d'approvisionnements au débarcadère Prince Arthur.

CONCLUSION.

En terminant ce rapport, j'attire l'attention sur le concours précieux que m'ont prêté mes assistants. M. Grant, le payeur et comptable à la Baie du Tonnerre, a rempli avec la plus grande ponctualité les devoirs de sa charge, M. Towers a déployé beaucoup d'énergie pour envoyer des vivres en avant de l'expédition de Manitoba. M. Burton et M. Whiteher se sont distingués par leur activité et leur utilité, et M. Baine s'est montré garde-magasin soigneux et actif.

Dans la division occidentale, M. McKay, le surintendant du chemin du Fort Garry et du lac des Bois, a conservé sa section en bon ordre et parle en termes élogieux des services que son assistant, M. Buchanan, lui a rendus.

Respectueusement soumis.

S. J. DAWSON.

APPENDICE No. 20.

EDIFICES PUBLICS.

RAPPORT DE THOMAS S. SCOTT, ECR., PREMIER ARCHITECTE, SUR
LES TRAVAUX ET RÉPARATIONS EXÉCUTÉS PENDANT L'ANNÉE
FISCALE FINISSANT LE 30 JUIN 1872.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 31 décembre 1872.

F. BRAUN, ECR.,

Secrétaire.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les observations générales qui suivent, sur la construction de nouveaux ouvrages et sur les réparations faites aux édifices publics, sous le contrôle de ce département, pour l'année fiscale finissant le 30 juin 1872.

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

EDIFICES DU PARLEMENT.

On a exécuté à l'intérieur et sur les toits plusieurs réparations nécessaires et ordinaires

On a fait des changements dans le système de ventilation de la Chambre des Communes et l'on a obtenu de bons résultats. On travaille en ce moment à un nouveau trône pour l'orateur et à une tribune pour les "sténographes," le tout en harmonie avec le genre d'architecture de la chambre.

Les plans ont été faits au département et les travaux seront exécutés par notre personne.

EDIFICE DU PARLEMENT, TOUR CENTRALE.

On exécute en ce moment le contrat pour l'achèvement de la lanterne, y compris les ouvrages en fer de la tour principale ou centrale.

Les plans ont été préparés par le département, l'entrepreneur est M. J. W. Webster.

BLOC OCCIDENTAL, EDIFICES DES DÉPARTEMENTS.

Une partie des toits a été recouverte de fer galvanisé formant un toit double et ventilé. On exécute ces travaux afin de rendre les chambres propres à servir de bureaux. Ainsi l'on tirera parti de tout l'étage des mansardes. Une partie sert de chambre de modèle pour le bureau des brevets d'invention et de bureau pour les officiers du recensement sous le contrôle du département de l'agriculture. On est à modifier l'autre partie où l'on établira des bureaux pour le département des Travaux Publics. On a fait ces changements afin de suppléer au manque d'espace et de répondre aux besoins de l'augmentation du personnel.

LA BIBLIOTHÈQUE.

Les travaux ont avancé et les murs sont en partie prêts à recevoir le toit en fer. Les appareils de ventilation, etc., sont en bonne voie. Toute la maçonnerie extérieure nécessaire, sera terminée cet automne, au train dont va le travail. On pourra poser les ouvrages en fer l'hiver prochain et couvrir le toit le printemps suivant.

Les plans ont été faits par le département. MM. Farquhar et Cie. sont les entrepreneurs pour la maçonnerie et les ouvrages en brique.

CLOTURES ET MURS D'ENCEINTE.

Le contrat pour les murs et abords sur la ligne de la rue Wellington ayant été donné, on est à exécuter les travaux. Dans le temps, il fut jugé à propos de ne donner à l'entreprise qu'une partie des travaux à faire, qui finiront par comprendre des murs, etc., aux deux extrémités du terrain, jusqu'à la rivière Ottawa. Les plans ont été dressés au département. M. James Goodwin est l'entrepreneur.

BUREAU DE POSTE, BUREAU DE LA DOUANE, BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a choisi un emplacement pour ces édifices : c'est une partie des terres de l'artillerie, située entre la partie ouest du pont des Sapeurs et le pont neuf en voie de construction, à l'extrémité de la rue Wellington, et entre lesquelles on a formé le projet de construire une terrasse qui réunira les ponts et conduira au Bureau de Poste.

La position est au centre de la ville et près des édifices publics.

Le rez-de-chaussée sera consacré exclusivement au Bureau de Poste, le premier étage à la Douane et au Département du Revenu de l'Intérieur.

Les plans ont été approuvés et les plans pour la construction de l'édifice sont préparés par M. Chesterton, architecte.

RIDEAU HALL.

Les réparations ordinaires ont été faites. L'appareil de chauffage et ses accessoires a été remodélé et réparé.

Une partie des dépendances, l'atelier, détruite par un incendie, a été reconstruite.

TORONTO.

BUREAU DE POSTE.

L'emplacement choisi est un terrain de 120 pieds de front sur 180 de profondeur, borné en front par la rue Adélaïde, en arrière par la rue Stanley, ou bien précisément en face de l'extrémité de la rue Toronto. L'édifice s'étend 75 pieds sur le front et couvrira toute la profondeur en laissant chaque côté un chemin pour les voitures de la malle et pour l'éclairage.

L'édifice est prêt à recevoir le toit. La façade et une partie des murs de côté sont en pierre de taille et de rang avec de la brique blanche qui s'harmonise quant à la couleur. La façade a trois étages de hauteur, l'arrière n'en a qu'un seul. Sous l'édifice il y a un bon soubassement.

Les travaux avancent et l'édifice, sera, une fois terminé, non seulement au point de vue de sa position, mais aussi de celui de sa grandeur, en état de répondre aux besoins de cette ville qui prospère rapidement.

L'architecte est M. Henry Langley ; l'entrepreneur M. James Elliott.

NOUVEL ÉDIFICE DE LA DOUANE.

Vu l'augmentation des affaires de ce département, il a été jugé nécessaire, pour satisfaire les demandes de la population, de construire un nouvel édifice pour remplacer la douane actuelle.

On a conservé l'emplacement actuel vu sa position centrale et sa proximité des différentes banques et du centre des affaires.

Pour obtenir une profondeur suffisante on a dû acheter de " la succession Ewart," un terrain s'étendant de la borne actuelle en arrière jusqu'à la rue Esplanade—sa grandeur est de 193 pieds, 6 pouces sur la ligne de la rue Yonge et 86 pieds 10 pouces sur la rue Esplanade. Pour agrandir le terrain de côté et en front, l'on a acheté un autre emplacement, de MM. Thompson et Burns, lequel mesure, sur la ligne de la rue Front, environ 25 pieds 8 pouces et environ 156 pieds en profondeur.

L'étendue de l'emplacement actuel a donc été agrandi en profondeur et en largeur.

On prépare les plans du nouvel édifice, et c'est M. R. C. Windeyer, architecte de Toronto, qui a été chargé de ce travail.

EDIFICE TEMPORAIRE DE LA DOUANE.

Comme on doit démolir l'édifice actuel, on en a loué un autre dans le voisinage pour quelque temps. On s'occupe d'y faire des changements et de le réparer pour le mettre en état de recevoir les employés. Ils pourront y entrer bientôt.

MAISON DES IMMIGRÉS.

On a réparé cette maison et on lui a fourni un approvisionnement d'eau plus abondant. On a aussi réparé les dépendances. Il y a aussi été fait quelques réparations à l'intérieur.

Elles étaient nécessaires pour rendre la maison habitable en hiver ou dans les temps froids.

LONDON.

DOUANE.

L'édifice de la Douane est située sur un emplacement de 80 pieds sur 120 formant l'angle des rues Richmond et East North. Il est en voie de construction ; on a posé le toit et l'on commencera bientôt les travaux de l'intérieur. L'entrée principale sur la façade regarde la rue Richmond ; il s'étend sur 67 pieds et a une profondeur de 45 pieds. Il aura trois étages de hauteur. En arrière du principal corps de bâtisse et y adossé, se trouve l'entrepôt d'examen, qui est de 43 pieds sur 28 et d'un étage.

Les murs sont en pierre de taille, ainsi que les moulures des portes et des croisées, mais la pierre vient d'une autre carrière. Les murs intérieurs sont en brique.

Les toits dans leur partie inclinée, sont en ardoise, et sur la partie plane ou le sommet en fer galvanisé. M. W. Robinson est l'architecte ; et M. Charles Dunnnett, l'entrepreneur.

BUREAU DE POSTE.

On a fait des réparations, à l'entrée ; elles étaient peu considérables. Il y en a d'autres sous contrat. Toutes sont par la maçonnerie et ont été rendues nécessaires par l'usure et l'action de la température.

STATION DES IMMIGRÉS, KINGSTON.

Ce dépôt de 60 pieds sur 37 est construit sur un petit emplacement en communication avec un embranchement du Grand Tronc et est situé à l'extrémité du côté de la ville. Il est en bois avec un revêtement en brique, à deux étages, et repose sur des fondations en pierres. Le toit est couvert de graviers.

Au premier se trouvent les différents bureaux, la salle à manger, la cuisine etc., et au second se trouvent les dortoirs.

Les travaux sont terminés et la station ouverte. Architecte : M. John Power ; l'entrepreneur, M. Thomas Overend.

CORNWALL.

Il a été construit pour le surintendant du canal Cornwall, une maison de 34 pieds 4 pouces sur 38 pieds 4 pouces, à deux étages, en brique avec fondations en pierres. Elle s'élève près de la ville de Cornwall.

C'est le département qui a fourni les plans. Les entrepreneurs ont été MM. Skeith et Johnstone.

AGRANDISSEMENT DU BUREAU DU PERCEPTEUR.

On a agrandi d'environ vingt pieds la maison actuelle, pour y établir des bureaux, etc. C'est M. Johnstone, de Cornwall, qui a été l'entrepreneur.

QUÉBEC.

BUREAUX DE POSTE.

Cet édifice est presque terminé, le toit est posé ainsi que les enduits en plâtre.

Il est situé sur un lot de terre borné sur deux fronts par la rue Buade et la rue du Fort, sur lesquelles se trouve les entrées réservées au public ; sur l'autre côté, en partie par la rue St. Anne, où se trouve une entrée pour les malles et les voitures et en partie par la propriété de l'hon. juge Black ; le quatrième côté fait face à la rue Frontenac. Grandeur de l'édifice ; 95 pieds sur 68, trois étages. Il est en pierre de taille, grise, (pierre à chaux) pour tous les murs extérieurs. Les murs du premier plancher sont en brique ainsi que l'escalier. Le toit est en bois, couvert en ferblanc.

Le premier étage est consacré exclusivement au bureau de Poste, l'étage supérieur aux officiers du département ; il a une autre entrée séparée à l'extérieur de l'entrée principale de l'édifice. Dans le soubassement, (dont une partie seulement a été creusée) seront l'appartement du gardien, les fournaises et le combustible.

Architecte : M. P. Gauvreau ; entrepreneurs, MM. Breton et frère.

DOUANE.

On a fait quelques légères réparations nécessaires à cet édifice.

On est à construire un nouveau débarcadère ou quai pour la commodité des employés de la Douane. Il a été aussi pris des mesures pour faire les réparations nécessaires au-dessus du quai et aux degrés attenants à la Douane, et aussi aux abords de l'édifice du côté de la ville.

L'architecte, M. P. Gauvreau ; l'entrepreneur, Simon Peters.

BÂTIMENT DES IMMIGRÉS, POINTÉ-LÉVIS.

Ces différents bâtiments en bois, couverts en fer et en bardeaux, sont terminés et occupés. Ils sont situés près du quai des steamers océaniques et du terminus du Grand-Tronc. Ils offrent tous les avantages désirables aux immigrés qui débarquent des premiers pour

monter en chemin de fer. Il y a encore des logements dans le grand bâtiment, long de 200 pieds et large de 40, à deux étages, avec un autre encore pour parer aux éventualités. Au premier se trouvent les bureaux du chemin de fer Grand-Tronc et des agents d'immigration et un restaurant. Attendant à ce bâtiment s'en trouvent d'autres qui servent de cuisine, de salle à manger, de lavoirs, etc., etc.

Il y a de l'eau en abondance dans le bâtiment. Les chars du Grand-Tronc parcourent toute la longueur d'un côté de deux bâtiments. Les voyageurs peuvent facilement passer avec leurs effets des uns aux autres.

L'architecte, M. Pierre Gauvreau; l'entrepreneur, M. Jacques Jobin.

STATION DE LA QUARANTAINE, GROSSE-ÎLE, PRÈS QUÉBEC.

Les contrats pour le prolongement de la jetée et pour la maison du médecin ont été exécutés et l'ouvrage est terminé.

On a fait quelques réparations indispensables aux autres bâtiments. On a demandé de construire une nouvelle résidence pour les bateliers et de faire des réparations aux bâtiments existants et aux deux chapelles, et de compléter la nouvelle jetée. On prépare des plans pour que ces travaux soient faits convenablement.

Architecte pour les travaux exécutés, M. P. Gauvreau. Entrepreneurs, Joseph Mathieu et Augustin Mathieu.

MONTREAL.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

L'emplacement choisi pour cet édifice est celui où se trouvait autrefois la "Banque du Peuple." La façade principale est sur la ligne de la rue St. Jacques, un autre côté se trouve sur la rue St. François-Xavier et l'autre fait face sur la partie vacante du lot sur lequel la "Banque de Montréal" est construite et l'arrière regarde la ruelle des Fortifications. Sa position lui permettra de recevoir la lumière de tous côtés.

M. H. M. Perreault, architecte de Montréal, prépare des plans pour cet édifice qui, suivant l'intention du département, couvrira tout le lot, c'est-à-dire 128 pieds 9 pouces en front sur la rue St. Jacques, sur 93 pieds 1 pouce sur la rue St. François-Xavier.

DOUANE.

Les réparations ordinaires et nécessaires ont été faites à cet édifice pendant l'année écoulée; elles étaient de peu d'importance. Il faudra cependant modifier ou agrandir l'appareil de chauffage, attendu qu'il ne peut fournir assez de chaleur à tout l'édifice.

ANCIENS BATIMENTS DE LA DOUANE.

Ce bâtiment ayant été modifié et réparé pour recevoir les bureaux du Revenu de l'Intérieur est maintenant occupé par ce département. Les changements à faire consistaient à diviser les chambres qui se trouvaient au premier étage, à réparer le soubassement, à peindre tout le bâtiment et à remettre le toit à neuf, etc. Ils étaient nécessaires pour le personnel.

Les plans ont été préparés par le département. MM. Laberge et fils étaient les entrepreneurs.

STATION DES IMMIGRÉS.

Ce bâtiment ou dépôt est situé sur une partie d'emplacement appartenant au gouvernement, sur la ligne de la rue Mill, et faisant face au St. Laurent. Il est en brique, sur des fondations en pierre, et a un toit en gravier. Le corps principal du bâtiment a deux étages

et les ailes un seul. L'une de ces dernières est destinée à recevoir les malles, etc., et l'autre les ustensiles de cuisine et de ménage. Au centre se trouvent les bureaux d'immigration. Au second étage (dont l'accès est facile) on a établi les dortoirs.

Le bâtiment est bien pourvu d'eau et est éclairé au gaz.

Il est occupé en ce moment pour son objet. L'architecte a été M. Laurent, et l'entrepreneur M. Joseph Laplante.

MUSÉE DE GÉOLOGIE.

Comme il était nécessaire de trouver de l'espace pour placer le nombre de plus en plus grand des échantillons géologiques et minéralogiques du Canada, il fallut déloger le gardien de son appartement. On se décida à tirer parti d'une des dépendances; les vieux murs furent élevés avec de la brique et l'on posa un nouveau toit recouvert en gravier. L'intérieur est arrangé de façon à en faire un logement.

Les plans ont été préparés par le département. L'entrepreneur, M. Robert Weir.

STATION DES IMMIGRÉS À SHERBROOKE.

On a érigé un dépôt dans le voisinage immédiat de la station du chemin de fer Grand Tronc et entre cette dernière et la rivière St. François, tout auprès. C'est une construction en bois, couverte en bardeaux et à deux étages.

Les plans ont été faits par le département. Entrepreneur, M. John Woodward.

EDIFICE DE LA PUISSANCE, HALIFAX, N.-E.

Cet édifice, pour lequel on a dernièrement fait des arrangements avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, occupe un espace de 125 pieds sur les rues Cheapside et George, sur 55 pieds sur Bedford Row et la rue Hollis, ayant ainsi quatre faces.

C'est un édifice en pierre de taille, à trois étages, avec un bon soubassement et un toit couvert en métal. Il est d'une apparence importante et grandiose.

Vu le grand nombre de bureaux qu'il devait contenir, — c'est-à-dire ceux du Bureau de Poste, de la Douane et de l'entrepôt de vérification, du Revenu de l'intérieur, de l'assistant-receveur-général, il fallut y faire des changements considérables et coûteux. Ils sont maintenant terminés. Le département du bureau de Poste occupe presque la moitié de l'édifice depuis le premier étage jusqu'au toit. Le public à l'usage de l'escalier ou du corridor central. Il est pourvu de toutes les dernières améliorations, et son aménagement intérieur est le plus complet du Canada. L'autre partie du premier étage est occupée par la Douane, la longue chambre et celle du percepteur, la partie supérieure de l'édifice renferme le reste des bureaux que nous venons de nommer. Il faut encore de nouvelles réparations.

Architecte, M. H. G. Hill; Entrepreneur pour la principale partie des travaux, M. Samuel Brookfield.

STATION DE LA QUARANTAINE, PRÈS HALIFAX, N.-E.

Le lieu choisi, c'est-à-dire Lawlor's Island, se trouve près de l'entrée du port d'Halifax à trois ou quatre milles de la ville. Cette île a une étendue de 100 acres plus ou moins. Le sol est léger, en partie couvert d'arbres et broussailles, une partie est déboisée. On y arrive facilement en bateau, la côte principale où de l'est, distance l'une de l'autre d'environ 200 verges. Les vaisseaux d'un faible tirant d'eau peuvent jeter l'ancre dans le voisinage immédiat, ceux d'outre-mer à une petite distance. Le mouillage est excellent dans les deux cas.

L'île a été, pour les fins de l'établissement, divisée en trois quartiers distincts, savoir : pour les "malades," les convalescents" et ceux en santé, et des édifices nouveaux et conve- nables ont été construits dans chacun de ces quartiers, en outre de ceux qui existent mainte- nant. D'autres sont en voie de construction. Tous sont en bois avec fondations en pierre. Ceux qui sont terminés et que l'on utilise maintenant avec les édifices extérieurs nécessaires, sont :—

	Pieds.	Pieds.
No. 2.—Infirmieries, dimensions.....	40	× 20
" 1.—Salle des convalescents.....	120	× 20
" 1.—Magasins.....	30	× 20

Des chemins d'une rampe facile, bien construits, empierrés, gravelés ou faits en asphalte, relie les diverses bâtisses et les débarcadères entre eux. Ces quais ou jetées ne sont pourtant pas encore construits et le contrat de l'entreprise n'est pas donné.

Architecte, M. H. G. Hill ; entrepreneur pour le tout, Jacob Bowser.

ST. JEAN, N. B.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE

On a acheté récemment un lot de terre, de 50 pieds 6 pouces sur 91 pieds, borné au front par la rue Prince William, en arrière par la rue Water, d'un côté par la rue Princess et de l'autre par le terrain de la Banque du Nouveau-Brunswick, sur lequel on érigera le nouveau bureau de poste. Le site est central, pour ce qui regarde la ville, et dans le voisinage immédiat du quai de la ligne de bateaux passeurs qui se rendent à Carleton, et du terminus du chemin de fer Européen et Nord Américain. La bâtisse couvrira tout le lot.

On est maintenant à construire les murs de fondation, qui offrent beaucoup de difficultés, pendant que l'on prépare les plans de l'édifice.

Architecte, M. Matthew Stead ; entrepreneurs pour les fondations, C. F. Tilley et Redfern et Charles McGuiggan.

DOUANE.

Cet édifice a subi récemment des réparations considérables ; on a renouvelé la toiture, ce qui a ajouté à la hauteur et à l'apparence générale de la bâtisse ; la partie extérieure a été jusqu'à un certain point renouvelée et l'intérieur réparé et nettoyé. D'autres améliorations sont maintenant sous considération.

Architecte : M. Matthew Stead ; entrepreneurs, MM. Quinton et Tilley.

CAISSE D'ÉPARGNE.

Cet édifice subit maintenant des réparations considérables, pour répondre aux exigences du Receveur Général. Il est bâti en pierre de taille avec fondations de granit ; il a 50 pieds sur 40, un étage sur rez-de-chaussée, et il s'élève sur un lot de terre ayant 100 pieds sur 55. L'entrée principale se trouve sur la rue Princess, avec une vue latérale sur la rue Canterbury.

Architecte, M. M. Stead ; entrepreneurs, MM. Tilley et Redfern.

STATION DE LA QUARANTAINE, ÎLE A LA PERDRIX.

On a construit un nouveau quai ou cale, pour répondre aux besoins du dépôt.

On a fait des réparations essentielles à l'édifice et on exécute maintenant d'autres répa- rations.

Architecte, M. Matthew Stead ; entrepreneurs, MM. Clark et Stackhouse

MANITOBA.

Le département prépare actuellement les plans des édifices suivants qui seront érigés à ou près de Fort Garry, savoir :—

- 1o. La douane et le bureau du Revenu de l'Intérieur.
 - 2o. Le bureau de poste.
 - 3o. Le bureau des terres et le bureau du Receveur-Général.
- On demandera prochainement des soumissions dans ce but.

Avant de terminer ce rapport, je dois dire que le retard plus qu'ordinaire qu'a subi l'érection et le parachèvement des susdits édifices a été causé par—

1o. La grande demande réellement exceptionnelle de main-d'œuvre pour des constructions, tant publiques que privées, dans toutes les parties du Canada.

2o. Le nombre plus qu'ordinaire d'ouvriers de ce pays engagés par des entrepreneurs pour des constructions dans les Etats-Unis.

3o. La demande considérable et exceptionnelle de travail occasionnée par le grand incendie de Chicago, qui a induit un si grand nombre de nos meilleurs ouvriers à laisser le pays pour cette cité.

4o. Le prix des salaires que l'on donnait dans les Etats-Unis, qui était supérieur à celui que l'on offrait en Canada.

Ces remarques ne s'appliquent qu'à la main-d'œuvre; mais on peut dire la même chose de la difficulté que l'on a de se procurer des matériaux, tels que de la pierre de carrière et de la brique.

Par suite de cette grande demande et du peu d'offres, les ouvriers qui sont restés n'ont pas obtenu seulement des gages plus élevés, mais ils ont fait diminuer les heures de travail, ce qui a été une autre cause des difficultés que j'ai signalées en premier lieu.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. S. SCOTT,

Architecte en chef, Travaux Publics

APPENDICE No. 21.

TABLEAU GÉNÉRAL indiquant : 1o. les pouvoirs d'eau et les autres propriétés loués sur les canaux, etc., pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1872.

Date.	Terme du bail.	Locataire.	Description ou situation, et nature de la propriété louée.	A quelle fin employée.	Force du pouvoir d'eau.	Étendue de la propriété louée.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes du paiement.		Remarques.
									Mont. de chaque versement.	Date des paiements.	
2 oct. 1871.	1 an.	M. S. McCoy.	Péage, sur le ch. d'Huntingdon et du lac St. François.	Péages.			10 oct. 1871.	426 00	106 50	{ 1 jan. avril, } 1 jan. juil. } 1872. } oct.	
26 jan. 1872.	Paiement au gouvern.	Cie. télégraphique de Montréal.	Pour placer des poteaux sur les piliers en mont du pont, Rivière des Prairies.	Pour ses fils.			26 jan. 1872.	5 00	5 00	1 mai.	A la signature.
1871	do	Cie. télégraphique de la Puissance.	do do	do			31	3 00	3 00	"	"
28 août 1871.	do	Wm. Henderson.	Lot au bassin St. Gabriel, côté Ouest, canal Lechine.	Cour à bois		107 x 695 pieds.	28 août. 1871	100 00	100 00	1 juillet	"
16 déc.	21 ans renouvel.	W. C. Bailey, et al.	Partie du lot No. 23, 1re con. can. Matilda et Pt. Iroquois.	Moulin à farine.	4 pierres meulier.	1 r. 28 p.	1 juil. 1870.	140 00	70 00	{ 1 jan. } 1 juil. }	1 jan. 1871. Eau prise de l'écluse No. 25.
"	do	Z. W. Darkee.	Part. du lot No. 2 et 3, Irecon. Grande Rivière, Moulton, Dunville, canal Welland.	Fonderie, etc.	1 pierre meulier.	14 acre.	1 juin 1871.	120 00	60 00	"	1 juillet 1872. Pas encore signé
24 oct.	do	G. Howland.	Surplus de l'eau de l'écluse No 24, à Thorold, can. Welland	Moulin à farine.	4 pierres meulier.		1 jan. 1872.	222 00	111 00	"	Ci-devant J. Keefer
27 mai, 1872.	do	Richard Miller.	Surplus de l'eau de l'écluse No 23, à Thorold, can. Welland	Brasserie.	de 2 pes.		1 août. 1871.	12 00	12 00	1 août.	A la signature.

TABLEAU GÉNÉRAL—*Suite.*

Date.	Terme du bail.	Locataire.	Description ou situation, et nature de la propriété louée.	A quelle fin employés.	Forcés du pouvoir d'eau. Meules de moulin.	Étendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes du paiement.		Remarq's.
									Mont. de chaque versement.	Date des versements.	
9 février 1872.	Aussi long qu'il sera.							\$ cts. \$ cts.			
27 déc. 1871..	Bon plaisir du Govt.	M. K. Dickinson.	Pour jeter un pont sur un lot angulaire au-dessus du pont des Sapeurs canal Rideau.	Magas. etc			9 fév. 1872.	25 00	25 00 1	1 juillet 1872..	
" " "	do	H. Bishoprick ..	Pour prendre du sable et du grav. de la réserve du gov't. Mutchmor'scut, canal Rideau	Pour faire de la maçonnerie en béton..			Date de O.C.	\$4 par 100 voy. do \$6 do	100 10 06 1	1 juillet 1871..	Pas encore signé
" " "	do	Propriété, des moul. de la Chaudière..	Lot sur l'île Albert, Ottawa, pour renvoyer la pompe à feu.	Construct.			Date de la signature...	10 00	10 00 1	" " "	" "
14 nov. " "	do	Bronsons et Weston	Pour jeter un pont sur la glis. de la Chaudière v. d'Ottawa.	Pont			do	10 00	10 00 "	" " "	" "
18 sept. " "	10 ans	J. R. O'Connor ..	Lot à la tête de la glis. de la chaudière ville, d'Ottawa.	Ateliers ..			do	180 00	180 00 1	18 sept. 1871..	" "
31 jan. 1872..	Bon plaisir du Govt.	Levi Young	Deux mords de fer sur la rés., Ile Victoria, ville d'Ottawa.				do	200 00	200 00 1	1 jan. ...	A la signature.
7 février. " "	do	Bronsons, Weston et E. Young	Partie de la réserve du gov't. Ile Amélia, ville d'Ottawa.				do	100 00	100 00 "	" " "	" "
20 sept. 1871..	14 ans	James Foley	Pour couper et cueillir le riz sauvage dans Ontario. ...	Pour fabriquer du papier.			11 déc. 1868	(Gratis)			" "

No. 2.—Propriétés achetées ou vendues par le département durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Date.	Par qui vendues.	A qui vendues.	Propriétés vendues ou achetées.	Pour quel usage.	Étendue.	Prix.	Remarques.
17 mai 1872.	L'hon. H. Black.	Sa Majesté.	Mitoyenneté d'un mur rue du Fort.	B. de Poste de Québec.		\$ 130 50	
23 sept. 1871.	Banque du Nouveau-Brunswick.	"	Lot de terre sur les rues Prince William, Princess et St Jean.	B. de Poste de St. J., N.B.	50 x 92 pieds.	14,000 00	} et \$500 pour droit de passage.
19 oct. "	L ^a . Banque du Peuple	"	Lot de terre sur la G. Rue St. Jac. la rue St. F.-X. et la ruelle Fortifica.	B. de Poste de Montréal	129 x 94 pieds.	150,000 00	{ Payé 18 avril 1872, et droit de passage.
1er juillet "	L. Allen et uzor.	"	Lot de terre sur l'île Jourmain, N.B.	Phare, etc	1 acre, 1 r., 17 p.	200 00	
6 nov. "	J. Korry et uzor.	"	do No. 6, 3e con. Sherbrooke, Sud pour dommages.	Lac Robs, canal Rideau.	1 acre	100 00	
6 sept. "	do do	"	Déch. de toutes récla. pour dom. aux lots 5 et 6, No. 6, 3e con. Sherb.	" "	" "	285 00	
14 nov. "	J. Shellington et uzor	"	Décharge de toutes réclamations pour dommages aux lots 18, dans la 3e et 18 dans la 4e con., Berford.	" "	" "	205 00	
" "	Sarah Anderson	"	Déch. de toutes récla. pour dom. aux moulins et au lot 21, 2e con. Herford	" "	" "	400 00	
" "	H. Thompson	"	Déch. de toutes réclm. pour dom. au lot 21, dans la 4e con. Berford.	" "	" "	100 00	
" "	A. Bygrove et uzor.	"	Déch. de toutes récla. pour dom. aux lots 2 et 3, 1ère con., Sherbrooke, S.	" "	" "	200 00	
Jan., fév. 1872	J. Elliott et autres.	"	31 déch. de récla. pour dom. aux lots dans Elmsley N. et S., Burgess S., Bastard, Crosby N., et Portland.	Par la digue Poonamalie, canal Rid.	En tout	3,846 00	
Oct. 1871.	J. Yule et 4 autres.	"	Pour faire des clôtures et les tenir en bon état le long de leurs lots 25 à 32, village Chambly	Canal Chambly	"	60 82	
Mars, avril 1869.	A. Longtin et autres.	"	225 décharges des droits seigneuriaux pour le passé et l'avenir pris de	Pour le canal Beauharnois.	"	2,162 37	
Mai, juin 1872.	N. Papineau et autres	"	161 décharges pour faire des clôtures et les tenir en bon ordre, côté sud.	" "	" "	4,032 00	

No. 3.—Propriétés sous le contrôle du département transférées durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Date de l'Ordre en Conseil.	Travaux transférés.	A qui.	Remarques.
27 juillet 1871.....	Glissières et constructions sur le bras sud de la rivière Petewawa...	Abandonné.....	Péages abolis.
25 mai 1872.....	Ancien hôtel du Gou., Ecole Normale J. Cartier, etc., Montréal.....	Gouvernement de Québec.....	Transféré.
26 juin 1872.....	St. Vincent de Paul, maison de réforme et terrain.....	Gouvernement Fédéral.....	Re-transféré pour un Pénitencier.

APPENDICE No. 22.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

Rapport par G. F. Baillairgé, Assistant Ingénieur en Chef, sur le Canal de la Baie Verte.

OTTAWA, 8 avril 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluse, la carte générale, les plans et profils indiquant les lignes étudiées pour le canal projeté de la Baie Verte, à travers l'isthme entre le bassin de Cumberland, à la tête de la Baie de Fundy, et la Baie Verte sur le golfe St. Laurent.

L'exploration, sur laquelle porte le rapport soumis à votre considération, s'est étendue à toutes les routes que vous m'avez ordonné d'examiner, et sur leurs termini sur chaque baie, jusqu'à la ligne d'une profondeur de trois verges d'eau ou plus aux plus basses marées. Elle porte sur une étendue de plus de 200 milles carrés; l'étude du pays commencée en août 1870, a été terminée en juin 1871.

Carte.

N'ayant pu me procurer une carte bien dressée indiquant les accidents généraux de la contrée que devait traverser le canal projeté, il a fallu les trouver au moyen d'un relevé trigonométrique régulier. La carte annexée n'indique que ce qui a été constaté. Elle a été dressée sur une échelle de 800 pieds à la ligne et mesure 15 pieds x 5. Quoique nous ayons pris l'échelle la plus réduite qu'il fût possible de choisir convenablement, la carte n'indique pas tout ce qui a été exploré, la dimension du papier s'étant trouvée insuffisante. Les parties de l'exploration non indiquées sont les affluents de la rivière Tintamarre jusqu'aux lacs Gravelly et Long et l'affluent principal de la rivière Gaspereau jusqu'à l'extrémité du lac Lowther.

Les différentes lignes arpentées et nivelées sont marquées en vert, les distances étant indiquées en la même couleur et les élévations relatives correspondantes du terrain marquées en chiffres rouges.

Les lignes de points rouges montrent la localisation probable de chaque route de façon à obtenir les meilleures courbes, les moindres niveaux et les termini convenables en chaque cas.

La ligne pleine au crayon rouge indique le tracé recommandé pour le canal.

Les sondages de la Baie de Fundy et de la Baie Verte ont été faits à marée basse dans chaque endroit, les chiffres bleus indiquant la profondeur de l'eau au-dessous de ce niveau, et les chiffres jaunes l'élévation du lit de la mer au-dessus.

Pour les lacs, la profondeur d'eau est indiquée en noir.

Profiles.

Ils sont tracés sur une échelle de 400 pieds horizontalement et de 20 pieds verticalement à la ligne.

La ligne convenue pour tous les niveaux indiqués sur la carte et pour les profils est de 50 pieds au-dessous des eaux basses des marées du printemps dans la Baie de Fundy.

Les profils montrent la nature des escavations à faire, selon les forages pratiqués au moyen de barres de fer pourvues de mèches et de tarières. La couche de roc de la surface n'a pu être aussi déterminée qu'approximativement, vu qu'il est parfaitement possible que les outils de forage aient parfois porté sur des cailloux et non sur le roc solide.

Description générale de l'Isthme.

L'Isthme s'étend vers l'ouest de la Baie de Fundy à la Baie Verte et sa longueur en ligne droite à travers la partie la plus étroite est de $15\frac{1}{4}$ milles : il est borné vers le nord par les côteaux qui s'étendent de Sackville à la tête de la rivière Gaspereau, au lac Lowther et vers le sud par ceux qui vont de Amherst à la rivière Tidnish ; sa largeur, sur la Baie de Fundy, de Sackville à Amherst, est de 9 milles et de $4\frac{1}{2}$ milles sur la Baie Verte de Port Elgin près de l'embouchure de la Gaspereau à la Tidnish.

La partie orientale de ce pays est surtout couverte de côteaux qui atteignent leur point culminant au Mont Uniacke, d'où ils descendent vers le nord jusqu'à la Gaspereau ; au sud jusqu'à la Tidnish, à l'est jusqu'à la Baie Verte et à l'ouest jusqu'aux fondrières et aux lacs de Cumberland. Du sommet de cette montagne, la vue s'étend sur toute la baie à l'est jusqu'aux détroits de Northumberland et à l'île du Prince-Edouard et à travers les terres basses de l'ouest jusqu'à Amherst et le Mont Whatley sur le bassin Cumberland.

La partie occidentale est coupée par d'immenses fondrières, des marais et des lacs nombreux dans les vallées des cours d'eau qui se déchargent dans la Baie de Fundy ; les vallées sont séparées les unes des autres par des terres plus élevées ; c'est sur la plus haute que passe le chemin de la malle du Fort Cumberland au village de la Baie Verte ; son sommet domine les terres basse des deux côtés.

En général, les élévations qui séparent les eaux qui coulent dans le golfe de celles qui se versent dans la Baie de Fundy courent du nord au sud et s'étendent sur une largeur d'environ 9 milles et demi à partir des côtes de la Baie Verte.

Rivières.

Les principales rivières qui se jettent dans la Baie Verte, sont la Gaspereau sur le côté nord et la Tidnish au sud ; la marée se fait sentir dans la première jusqu'à une distance de deux milles et quart ou jusqu'à la digue du moulin Turner, et dans la seconde jusqu'à la digue du moulin Doyle, distance de deux tiers de mille. Avant la construction de cette digue la marée montait à environ un mille et demi plus haut.

Celles qui se jettent dans le bassin Cumberland, sont les rivières Hébert, Macan et Napan, à quelques sept milles au-dessus de Amherst, et les rivières La Planche, Missisguash, Au Lac et Tintamarre entre Amherst et Sackville.

Les trois premières n'ont pas été explorées, n'étant pas sur l'isthme. Les embouchures des rivières La Planche et Missisguash sont à trois milles et demi en bas de Amherst et sont si rapprochées l'une de l'autre qu'elles finiront par confondre leurs embouchures ; quant aux rivières Au Lac et Tintamarre, elles ont leurs embouchures à un mille et trois quarts au nord-ouest du Fort Cumberland ou à trois milles en bas de Sackville, et sont près l'une de l'autre.

On a empêché les marées de remonter les rivières La Planche et Au Lac, au moyen de digues, avec des écluses pour la marée ; mais avant leur construction, les marées remontaient la rivière Au Lac jusqu'à environ sept milles et la La Planche huit milles ou plus vers le moulin de McLellan et lac Long. Elles se font sentir dans la Missisguash jusqu'aux fondrières et aux lacs de l'île Noire, distance de plus de sept milles, et le Tintamarre jusqu'à Gravelly et le lac Long, environ sept milles au-dessus de Sackville. Les marrées peuvent remonter les deux dernières rivières sans rencontrer d'obstacles jusqu'à leur dernière limite, et l'on a creusé de nouveaux chenaux pour qu'elles aillent encore plus loin, afin que les dépôts de vase de la Baie de Fundy forment des terrains d'alluvion dans les lacs peu profonds et dans les fondrières et les marais voisins.

Marais, fondrières, digues, etc.

La surface des marais et des fondrières autour du bassin de Cumberland est de un à trois pieds plus basse que la hauteur moyenne des marées du printemps de la Baie de Fundy et cela à plus de sept milles dans l'intérieur ; la hauteur moyenne de la marée, dont il est ici question,

est de 89.77 pied au-dessus de la donnée adoptée par tous les niveaux, comme on l'a déjà expliqué. Les premiers colons jugèrent qu'il était nécessaire d'exclure l'eau de la mer de ces terres basses, au moyen de levées construites près des berges de la baie et le long de tous les cours d'eau où la marée se faisait sentir. Ces levées s'étendent à plusieurs milles dans l'intérieur des terres, et entourent maintenant d'immenses étendues de terre d'alluvion, propre à faire des prairies; les parties qui ne sont pas protégées par des levées sont couvertes d'herbes inutiles et ne produisent rien. L'étendue de ces levées le long des différents cours d'eau est indiquée sur la carte.

Au-delà des marais indiqués, les terres basses sont généralement humides et ne sont que des fondrières, surtout près des lacs. Dans la vallée de la Missiguash, ces fondrières commencent à cinq milles de la source de cette rivière et s'étendent à sept milles ou plus en remontant; elles sont formées de matières végétales en décomposition saturée d'eau et couvertes de mousse ou d'herbes sauvages mesurant de quatre à huit pieds d'épaisseur. La croûte de terre grasse à demi liquide repose sur de la glaise ou sur du sable mêlé avec de la glaise très-solide, tandis que d'un autre côté une première couche de terre grasse fort dure ressemblant à la tourbe se trouve au-dessous du premier lit de glaise et de sable, à une profondeur de trente à vingt-quatre pieds au-dessous de la surface de la fondrière. Cette couche de la nature de la tourbe qui repose principalement sur du sable blanc très compacte, a été aussi découverte dessous le sol des marais indiqués à une profondeur variant entre quinze et vingt-cinq pieds au-dessous de leur surface: elle paraît s'étendre sur une distance d'environ neuf milles de la Baie de Fundy vers l'est et atteindre une épaisseur de un à trois pieds, comme cela est indiqué par la section de la ligne Missiguash. Ce même genre de tourbe et ce sol de dessous se laissent voir sur les bords du bassin de Cumberland, où l'on trouve des souches de pin et de bouleau enfouies dans un sol semblable près de l'embouchure de Sharp's Creek, de la rivière La Planche et du Cumberland Creek, à marée basse; tout cela nous porte à croire à l'hypothèse déjà faite par le professeur Dawson, dans sa géologie de l'Acadie, que les marais de Cumberland reposent sur un ancien plateau et que ou le sol s'est abaissé ou que les marées ont augmenté en hauteur.

Côteaux.

Au sud de la rivière La Planche, les élévations sont connues sous le nom Côteaux Amherst; la vallée de ce cours d'eau est séparée de la Missiguash par le coteau du fort Lawrence, les hauteurs entre la vallée de cette dernière et celle de la rivière Au Lac s'appellent le coteau du fort Cumberland ou du Pont-à-Buot. La vallée de l'Au Lac est séparée de celle de la Tintamarre en partie par l'île de Cole près du chemin de la malle poste de Sackville à la station du chemin de fer Au Lac, et en partie surtout par ce que l'on nomme côteaux Jolicœur.

Ces côteaux, ceux de Sackville, et ceux qui entourent la Baie Verte sont, pour la plupart colonisés.

Routes explorées.

Plusieurs lignes ont été étudiées pour le canal projeté à travers l'isthme, et l'on a fait des sondages dans les baies aux deux extrémités afin de déterminer les points les plus avantageux relativement aux terrains les plus bas, la nature et la qualité des matériaux à extraire, les termini convenables dans le golfe et sur la Baie de Fundy, et l'approvisionnement d'eau.

Voici une description de chaque ligne:

La ligne de Sharp's Creek commence à son terminus occidental au bassin de Cumberland, à une distance d'un mille et quart en bas de l'embouchure de Sharp's Creek, au niveau ordinaire des marées basses d'où elle va frapper la côte entre la rivière La Planche et Sharp's Creek à trois quarts de mille en bas de l'embouchure de ce dernier; de là, avec les courbes nécessaires elle traverse les marais à l'est entre le coteau Amherst et la rivière La Planche, coupe le chemin de la poste, le chemin de fer Intercolonial, le chemin Eddy à environ un demi-mille au nord d'Amherst et continue de là en ligne droite traversant plusieurs fois le dernier

cours nommé, jusqu'à ce qu'elle se soude avec la ligne La Planche de huit et seize milles de la station Zéro sur la côte; elle suit ensuite la ligne La Planche vers Tidnish et la Baie Verte.

La hauteur du lit du bassin de Cumberland, au terminus de la Baie de Fundy, aux eaux les plus basses, varie entre cinquante et soixante-deux et quatre-vingt-huit au-dessus des plans de niveau; la hauteur des marais sur cette ligne au point où elle coupe La Planche est de quatre-vingt-dix à quatre-vingt-quatre au-dessous des mêmes plans. Les niveaux du reste de la ligne de Sharp's Creek sont donnés dans la description de la ligne La Planche.

La ligne La Planche.

Le terminus occidental de cette ligne s'étend de la côte en bas de l'embouchure de la LaPlanche jusqu'à la ligne des eaux basses ordinaires du bassin de Cumberland vers l'ouest, sur une distance de 3,700 pieds. A l'est, à partir de la côte, et au sud du côté du Fort Lawrence, la ligne traverse le chemin de fer Intercolonial et le chemin de la poste à deux milles d'Amherst, et ensuite le chemin Eddy; de là, elle suit une faible courbe le long du côté sud de la Pointe Noire et de la Pointe au Renard, et traverse la décharge du lac Long et entre dans la rivière LaPlanche; ensuite, passant à environ trois quarts de mille au sud de ce lac et dans une direction nord-est elle gravit les hauteurs qui séparent les eaux de la LaPlanche de celles de la Tidnish, et ensuite, partant plus à l'est, elle descend dans la vallée de cette dernière jusqu'au pont Tidnish, et ensuite le côté sud-est de Tidnish Head, à un quart de mille de ce point; ensuite la ligne vient finir dans la Baie Verte à une profondeur de seize pieds aux plus basses eaux.

Les hauteurs sur cette ligne et les autres qui seront décrites sont toutes indiquées d'après la même échelle que celle de Sharp's Creek, et en pieds; les distances sont comptées de la station Zéro à l'extrémité occidentale de chaque ligne et sont mesurés par chaînes de cent pieds.

Niveaux et distances sur la ligne LaPlanche.

Le lit du terminus dans le bassin de Cumberland, à marée très basse, varie entre quarante-sept, soixante-douze, cinquante et quatre-vingt-sept pieds sur une distance de vingt-sept chaînes à partir de la station Zéro; puis à l'est, l'élevation du marais et des fondrières jusqu'au point où le lac Long s'étend, à 300 chaînes est de quatre-vingt-neuf à quatre-vingt-cinq pieds, et de là à la rencontre de la ligne de Sharp's Creek à 400 chaînes, elle est de 94 à 120 pieds.

De ce point d'intersection, au niveau le plus élevé à 510 chaînes, la hauteur du terrain s'élève jusqu'à 130 pieds; ensuite elle s'abaisse à 81 pieds à 650 chaînes; de là, à l'intersection de la ligne au lac à 720 chaînes, elle varie de 81 à 111 pieds.

De ce point d'intersection au pont Tidnish à 795 chaînes, le terrain est très-accidenté et les niveaux varient entre 111 à 75 pieds; de là, ou à partir de la côte le long du terminus oriental de la ligne jusqu'à une profondeur de seize pieds au plus basses marées dans la baie Verte, la hauteur du lit de la baie est de soixante-et-un à quarante-neuf pieds à une distance de 1,000 chaînes du terminus occidental de la ligne à la station Zéro, sur les bords du bassin de Cumberland.

A partir de la rencontre de la ligne La Planche avec la ligne Au Lac, les distances sont indiquées à partir de la station Zéro de la dernière ligne jusqu'à la fin de son terminus oriental dans la Baie Verte et sont 88 pieds et demi plus grandes que celles indiquées plus haut.

La ligne Missiguash.

Le terminus occidental de cette ligne sur les bords du bassin de Cumberland est à environ un quart de mille en bas de l'embouchure de l'Au Lac et correspond à celui de la ligne Au Lac; de là, la ligne Missiguash court vers le sud-est à travers le marais du côté de la base des hauteurs du Fort Cumberland à leur extrémité occidentale où elle coupe le chemin de fer Intercolonial; de là inclinant à l'ouest, elle coupe le chemin postal et le chemin du

Mont Whatley et monte la vallée de la Missisquash qu'elle suit jusqu'à ce qu'elle se réunisse avec la ligne Au Lac qu'elle suit ensuite *viâ* Tidnish Head jusqu'à son terminus en eau profonde dans la baie Verte.

Niveaux et distances de la ligne Missisquash.

Les niveaux et les distances du terminus occidental du côté de la mer étant les mêmes que sur la ligne Au Lac, seront donnés dans la description de cette ligne. La hauteur des marais de Missisquash, et des fondrières à partir du bassin de Cumberland jusqu'à la rencontre de la ligne Au Lac à 614 $\frac{2}{10}$ chaînes de la station de Zéro, varie de quatre-vingt-dix à cent pieds au-dessus des plans de niveau. A partir de ce point de réunion jusqu'à Tidnish Head et le long du terminus oriental dans la baie Verte, à 996 chaînes de la station Zéro, les niveaux sont les mêmes que sur la ligne Au Lac.

La ligne au Lac viâ Tidnish.

Le terminus occidental de cette ligne de la station Zéro $\frac{1}{4}$ de mille en bas de l'embouchure de l'Au Lac, jusqu'à une profondeur de seize pieds aux plus basses eaux dans la Baie de Fundy, se dirige vers l'ouest; de là ou à partir de la station Zéro qui se trouve sur la côte, la ligne monte la vallée de l'Au Lac entre la rive sud de cette rivière et la base du coteau du Fort Cumberland du côté du nord-est; elle traverse l'Intercolonial et le chemin postal entre Sackville et Amherst à environ 700 pieds au sud de la station du chemin de fer Au Lac et coupe trois chemins de traverse à partir du coteau de Cumberland; du coteau de Jolicœur et du haut de Sackville; elle coupe aussi la rivière Au Lac à l'est et à l'ouest du dernier de ces chemins de traverse qui conduit à la tête du lac Jolicœur; de là, inclinant au sud-est, elle traverse le chemin postal entre le Fort Cumberland et la Baie Verte à une distance de 8 $\frac{1}{2}$ milles, d'où elle passe sur et au-dessus des lacs et des fondrières à la tête de la ligne Missisquash à 11 $\frac{9}{10}$ milles de la station Zéro et à $\frac{1}{4}$ de mille de Goose Lake (*Lac aux Outardes*); de là on peut suivre deux directions, l'une vers le sud-est et l'autre plus à l'est jusqu'à 15 $\frac{9}{10}$ milles vers la rivière Tidnish. En supposant que l'on choisisse de cette dernière, la ligne partant en face de Goose Lake va vers l'est jusqu'au treizième mille à 694 chaînes de la station Zéro après quoi elle se dirige vers le sud-ouest jusqu'au point culminant à 787 $\frac{1}{2}$ chaînes ou à 14 $\frac{9}{10}$ milles; de là, inclinant vers la vallée de la Tidnish, elle se réunit à la ligne de La Planche à 807 $\frac{1}{2}$ chaînes, elle va ensuite vers le nord-est au Pont Tidnish et vers la tête de la Tidnish, d'où elle se dirige vers l'est pour aboutir à la Baie Verte à une profondeur de seize pieds aux plus basses eaux et à une distance de près de 20 $\frac{9}{10}$ milles de la station Zéro sur les bords de la Baie de Fundy.

Niveaux et distances sur la ligne Au Lac viâ Tidnish.

Au terminus occidental du côté de la mer, le bassin de Cumberland est de 31 à 89 pieds au-dessus du plan de niveau et la distance du point Zéro sur la côte est de 4,500 pieds sur une distance de 400 chaînes ou en allant vers la route qui conduit de Roy's Corner à la tête du lac Jolicœur près du chemin postal de la Baie Verte à 448 chaînes, les niveaux du terrain s'élèvent à 110 pieds et s'abaissent ensuite à 96 pieds vers la frontière de la Province, à 506 chaînes; de là jusqu'au point de rencontre de la ligne Missisquash à 613 $\frac{2}{10}$ chaînes, ils varient entre 96 et 99 pieds; ensuite le terrain s'élève graduellement jusqu'à ce qu'il atteigne une hauteur de 113 pieds à une distance de 685 chaînes; de là, descendant vers la vallée de l'affluent nord-ouest de la Tidnish, l'élévation tombe à 99 pieds à 715 chaînes et s'élève à 116 au point culminant ou à 787 $\frac{1}{2}$ chaînes; de là, à la rencontre de la ligne La Planche à 807 $\frac{1}{2}$ chaînes, le niveau varie entre 116 et 106 pieds.

A partir de l'intersection des lignes Au Lac et La Planche au pont de Tidnish à 882 chaînes, le terrain est très-accidenté et le niveau varie entre 111 et 75 pieds; de là, à la tête

de Tidnish à 995 chaînes il varie de 73 à 104 pieds, à 75 pieds plus loin, la ligne finit à la Baie Verte à 1,087 chaînes dans 16 pieds d'eau, aux marées les plus basses et le niveau du lit de la baie varie de 71 à 49 au-dessus du plan de niveau.

La ligne Au Lac via le village de la Baie Verte.

Cette ligne a déjà été décrite depuis la Baie de Fundy jusqu'à l'intersection du chemin postal de la Baie Verte à 448 chaînes du point Zéro; elle suit ensuite une courbe autour du côteau Jolicœur vers l'est, et autour de la base de Hall's Hill en gagnant le nord-est, et passant à travers la tête des fondrières de Missiquash près de la frontière provinciale jusqu'au point 627; alors elle traverse le chemin postal de la Baie Verte une seconde fois à 632 chaînes ou à 5 chaînes à l'est du pont du portage; de là suivant le ravin de Missiquash, elle atteint son point le plus élevé à 691 chaînes ou à 23 chaînes au-dessus du moulin de Rufus Oulton, d'où elle continue vers le nord-est jusqu'à l'affluent occidental du ruisseau de la Baie Verte à 730 chaînes et à $\frac{1}{2}$ mille au nord du chemin postal en partant du Fort Cumberland; de là, la ligne se dirige vers l'est jusqu'à ce qu'elle atteigne le chemin Cobourg à 801 chaînes; de là passant entre les églises méthodiste et épiscopaliennne du village de la Baie Verte, dans la direction du sud-est, la ligne arrive à Dank's Point à 900 chaînes et finit dans une profondeur de 16 pieds d'eau, à plus basses marées, dans la Baie Verte, à 1,000 chaînes de la baie de Fundy.

Niveaux et distances sur la ligne Au Lac via le village de la Baie Verte.

De 450 chaînes de l'intersection du chemin postal de la Baie Verte jusqu'à 475 chaînes sur la fondrière de la Missiquash, les niveaux varient de 104 à 110 et 97 pieds, de 475 à 628 chaînes, à la tête de la fondrière de Missiquash, près du pont du Portage, sur le chemin postal de la Baie Verte, le terrain est très-irrégulier et les niveaux varient de 93 à 112 pieds; de 628 chaînes au point culminant jusqu'à 691 chaînes et 800 pieds au nord du chemin postal, les niveaux varient de 98 à 160 pieds; du point culminant jusqu'à 733 chaînes dans la vallée du bras ouest du ruisseau de la Baie Verte, le niveau baisse de 160 à 105 pieds; de 733 chaînes jusqu'à l'intersection inférieure du bras ouest du ruisseau de la Baie Verte, à 787 chaînes, les niveaux varient de 105 à 119 sur une distance de 10 chaînes, et de là jusqu'à 81 au ruisseau. De 787 chaînes jusqu'à la Pointe Dank, à 900 chaînes, les niveaux varient de 82 à 72 pieds; de là, à une profondeur de 16 pieds d'eau au niveau minimum dans la Baie Verte, le long du terminus est de la ligne qui se termine à 1,090 chaînes de la station Zéro, les niveaux varient de 71 à 49 pieds au-dessus du plan de comparaison.

Ligne Tintamarre.

La ligne à son terminus occidental suit le chenal de la rivière Tintamarre, en se dirigeant vers le sud-ouest jusqu'à son point de jonction avec la rivière Au Lac; de là elle se prolonge le long de l'embouchure commune des deux cours d'eau dans le bassin de Cumberland. La largeur du chenal de Tintamarre, aux plus basses eaux, est de 200 à 400 pieds jusqu'à la jonction de la rivière Au Lac, d'où elle s'élargit jusqu'à 700 pieds, à sa décharge dans le bassin de Cumberland.

A partir de la côte orientale de la Tintamarre ou du point Zéro, la ligne se dirige directement vers l'est pour couper le chemin de fer Intercolonial, le chemin postal voisin et deux chemins de traverse allant du chemin de la Baie Verte au chemin Jolicœur, et se termine à 384 chaînes où elle rencontre la ligne Au Lac à peu de distance en bas de la route qui conduit à la tête du lac Jolicœur.

Les 220 chaînes sont sur le marais Tintamarre au nord de la rivière Au Lac; le reste de la ligne se trouve dans la vallée de l'Au Lac, entre le fort Cumberland et le côteau Jolicœur où elle coupe le ruisseau La Courbe, en partant du lac et du marais Jolicœur, et aussi en plusieurs endroits le bras principal de la rivière Au Lac.

A 384 chaînes, la ligne Tintamarre suit celle de la Au Lac, jusqu'au village de la Baie Verte ou à Tidnish,

Niveau sur la ligne Tintamarre.

La profondeur de l'eau dans le chenal des rivières Tintamarre et Au Lac, varie de 6 à 18 pieds, aux plus basses eaux, dans le bassin Cumberland. Du point Zéro sur la côte de la jonction de la ligne Au Lac, la hauteur du terrain est de 90 à 92 pieds.

La Baie de Fundy.

Suivant les indications pour les marins publiées en 1866, "les navires naviguant dans la Baie de Fundy, ont presque sans cesse à traverser un atmosphère constamment remplie de brouillards épais, les marées montant rapidement sur les rochers et les récifs dont elle est hérissée; il est difficile d'y trouver des mouillages à cause de la profondeur; de telle façon que, dans ces circonstances l'attention la plus soutenue est nécessaire pour prévenir les conséquences désastreuses que doit entraîner un manque de connaissances et de précautions."

De St. Jean à l'entrée de la rivière Au Lac, sur le bassin de Cumberland, la baie s'étend vers le nord-est, et son étendue totale en droite ligne est d'environ 100 milles; sa largeur de St. Jean à l'entrée de Digby est de près de 41 milles.

Au cap Chignecto à la jonction du chenal de Chignecto, et du bras conduisant à l'est du bassin de Minas, ou à 55 milles au-dessus de St. Jean, la largeur entière de la baie est de 30 milles, l'entrée du chenal de Chignecto étant à 15½ milles du Cap à la côte nord. La profondeur de l'eau à partir de St. Jean, jusqu'à ce chenal varie de 50 à 20 brasses, et le courant coule avec une vitesse de 1 nœud et demi à l'heure.

Au Cap-Enragé, sur le côté nord de la baie, à 70 milles au-dessus de St. Jean, la largeur du canal Chignecto d'une rive à l'autre est de 5 mille et demi, et la profondeur de l'eau varie de 20 à 30 brasses et le courant est de 1½ à 2 nœuds à l'heure.

Du Cap-Enragé à l'île Grindstone, sur le côté occidental de la décharge commune des rivières Pétitcodiac et Memramcook, à une distance de 12 milles et demi plus loin à l'ouest, la profondeur de l'eau, au milieu du détroit, est de 20 à 6 brasses et la largeur en travers du nord au sud est d'environ 6 milles.

De l'île Grindstone et à travers l'embouchure des rivières nommées en dernier lieu au cap Maringouin, à 3¾ milles plus haut, la profondeur est de 5 à 6 brasses.

La rapidité du courant, du Cap-Enragé à ce dernier point, est de 2 à 3 nœuds, excepté à la hauteur de l'île Grindstone, où il va de 2 à 4 nœuds à l'heure.

Au cap Maringouin, à 85 milles au-dessus de St. Jean, le chenal de Chignecto se divise en deux bras, l'un se dirigeant vers le nord en remontant la rivière Pétitcodiac et l'autre vers le nord-est du bassin de Cumberland; le premier à 1½ mille de largeur et est profond de 5 à 12 brasses vis-à-vis Boss Point et le courant est de quatre nœuds à l'heure.

Du cap Maringouin à Woody Point, à 97 milles de St. Jean, la profondeur de l'eau varie de 5 à 3 brasses; la largeur du chenal navigable est de 1½ à 1½ mille et le courant de 4 à 5 nœuds.

De Woody Point à l'embouchure de la rivière Au Lac, à 100 milles le chenal a une largeur d'environ ¼ de mille et une profondeur de 5 à 2½ brasses.

A partir de là, en gagnant le bassin Cumberland, vers Sharp's Creek, la distance est de 4½ milles et la profondeur devient presque nulle aux marées les plus basses, ce qui est environ 3 pieds au-dessous du niveau ordinaire; les profondeurs qu'on vient de mentionner sont mesurées d'après les dernières ou aux eaux basses des marées ordinaires du printemps; les distances sont indiquées en milles marins.

Mouillage, Baie de Fondy.

Voir les indications aux marins, publiées par l'amirauté en 1866-67. "On peut trouver des mouillages pour peu de temps, dans un temps assez calme, le long de toute la côte entre le cap Spencer, à 10 milles au S.-E. de St. Jean et du cap Ste. Marie, sur la pointe sud de la rivière Shepody, à l'ouest de l'île Grindstone."

"Il y a un mouillage dans 4 pieds d'eau au nord de l'île Grindstone entre ses côtes et l'embouchure de la Shepody, sur le côté ouest du Petitcodiac, mais il est quelque peu d'un accès

difficile et le fond n'est pas bon. Il y a un autre mouillage au N.-E. de l'île, lequel sert souvent dans environ 3 brasses, à un petit $\frac{1}{2}$ mille de distance N.-E. E. de sa pointe orientale.

“Du côté de l'est de Pick point, à 2 milles N.-E. du cap Maringouin à Woody Point, sur le côté nord du chenal qui conduit au bassin de Cumberland, les navires peuvent mouiller partout excepté pendant les forts vents d'ouest, ce qui arrive souvent avec le baissant qui atteint une vitesse de 4 à 5 nœuds à l'heure et rend la mer très-désagréable.

“Les deux bras du chenal de Chignecto sont remplis de grands bancs de sable mouvant et de vase, qui deviennent à sec à marée basse et rendent nécessaire la présence d'un pilote attentif.”

Les vents.

“Les vents prédominants sur toute la côte de la Nouvelle-Ecosse soufflent de O. S. O. au S. O. aussi régulièrement que les vents alisés, excepté pendant les mois d'été, alors ils viennent plus du sud, presque tous accompagnés de brouillards que le vent du nord-ouest disperse.” (Voir les indications aux marins publiées en 1866.)

Renseignements spéciaux sur la Baie de Fundy.

Le lit du chenal de Woody Point en remontant est de 1 à 2 pieds plus profond en avril, mai et juin que de juin à novembre.

La navigation s'ouvre vers le 1er avril; elle se ferme entre le 15 novembre et le 1er décembre pour les navires et vers Noël pour le cabotage. Entre 1855 et 1857, la navigation s'est ouverte le 18 avril; il y avait alors un navire pris dans les glaces entre le Cap-Enragé et les Joggings; cela peut arriver une fois en dix ans. On a vu des glaçons flottants le 7 mai, mais cela peut arriver une fois par 70 ans.

Les vents qui prédominent pendant la saison de navigation soufflent du S. O. à l'O., et en avril et octobre, ils soufflent du nord-est, après les équinoxes; en novembre ils viennent du N. N. E. et de l'O. mais surtout de l'O.

Les mois les plus calmes sont la dernière partie de mai, juin et juillet; les plus mauvais, à cause des vents, sont la seconde partie de septembre, octobre et novembre.

Baie Verte.

Ce qui suit est extrait du “Pilote du St. Laurent” publié par ordre de l'Amirauté :

“La Baie Verte a 9 milles de largeur à son entrée de la Pointe des Sauvages à l'extrémité sud du promontoire appelée cap Tourmentine dans le Nouveau-Brunswick, à la Head Cold Spring dans la Nouvelle-Ecosse, mais se resserre à 2 milles et demi près de sa tête. Elle a une profondeur de 11 milles et sépare la Province du Nouveau-Brunswick de celle de la Nouvelle-Ecosse, la frontière se prolongeant à travers l'isthme de la tête de la Baie Verte au bassin de Cumberland.”

“La Baie Verte est complètement ouverte aux vents d'est et est très peu profonde près de sa tête, où des bancs de vase et des joncs deviennent à sec, à une distance de $\frac{3}{4}$ de milles de la côte. C'est par erreur qu'on la disait autrefois sans danger, ayant un fond de vase qui allait en augmentant et formant des bancs jusqu'à la côte. Les études de l'amirauté l'ont privée en partie de cette réputation, par la découverte des dangereux récifs suivants qui se trouvent directement dans la voie des navires qui entrent dans la baie.”

En partant du sud-ouest, à travers l'entrée de la baie, les récifs sont le récif Spear, ayant un rocher dix pieds hors de l'eau, près de son extrémité est; le récif Heart qui se trouve à environ un mille O. N. O. du récif Spear et au S. O. à $1\frac{1}{2}$ mille du cap Spear dans 9 pieds d'eau et se trouve à 15 pieds de la côte; le récif St. Laurent, de roc et de sable, à 16 pieds hors de l'eau, est long d'environ $\frac{3}{4}$ de mille et large de moitié de cette distance; ce récif se dresse du côté est et il y a tout auprès 4 brasses et demie; le roc Aggermore à 18 pieds hors de l'eau et situé N. E. $\frac{1}{2}$ E. $2\frac{3}{4}$ de milles de Cold Spring Head, est comme le récif St. Laurent, un des points les moins profonds d'un immense banc de rochers, légèrement

couvert de bore et de sable et qui s'étend à partir du cap St. Laurent et de l'île Ephraïm du côté du S. E. de façon à laisser un chenal profond, environ 2 milles, entre lui et Cold Spring Head.

A marée basse, on ne peut compter sûrement sur plus de 3 brasses entre le rocher Aggermore et le récif St. Laurent, ou entre ce dernier et les côtes Ephraïm qui s'étendent à partir de la côte nord.

Entre les pointes Boss et Jackson, il y a un récif dangereux appelé " Boss's sandpit " à $\frac{3}{4}$ de mille de la côte sud à $3\frac{1}{4}$ milles du nord-ouest de Cold Spring Head. Cet écueil se découvre jusqu'à son contour et est si à pic qu'il y a 17 pieds d'eau tout près de son extrémité extérieure.

La profondeur de l'eau entre ces récifs varie de $3\frac{3}{4}$ à 6 et à $3\frac{1}{2}$ brasses ; à partir de la pointe Jackson à mi-chemin vers Tidnish elle diminue jusqu'à $3\frac{1}{4}$ brasses. En remontant la baie il y a deux rochers dans 3 et 5 pieds d'eau à une distance de $\frac{1}{2}$ et $\frac{3}{4}$ de mille N.-N.-E. $\frac{1}{2}$ E. de Tidnish Head ; la profondeur de l'eau à environ $1\frac{1}{4}$ mille au nord de la côte est de 2 brasses ; de là elle diminue graduellement vers le fond de la baie.

Renseignements spéciaux relativement à la Baie Verte.

La navigation s'ouvre quelquefois le 1er mars, mais généralement le 1er avril et ferme vers le 30 novembre.

Les vents qui prédominent sont ceux du S.-O. au printemps, du S. au S.-O. en été et du N.-O. en automne. Les vents d'est soufflent souvent ; les vents qui rendent la mer la plus grosse soufflent de l'E. et du S.-E.

Il y a moins d'eau dans la baie qu'il y a 30 ans ; entre les pointes Jackson et Weeks, le fond était de glaise et est maintenant couvert d'une couche de sable épaisse d'un pied ; un des plus mauvais endroits à cause du sable se trouve à un mille de la pointe Weeks. Vers l'entrée de la Tidnish, il y a des huîtres et des moules.

DÉCHARGES D'EAU DOUCE VENANT DES RIVIÈRES ET DES LACS.

Le volume d'eau douce écoulé par ces cours d'eau a été mesuré au mois d'août 1870, après une longue suite de journées de chaleur et peut être regardé comme le plus bas ; il est comme suit :—

	Pieds cubés. par section.
Gaspereau.....	9.23
Tidnish.....	10.11
Tintamarre.....	24.17
Au Lac (presque desséchée).....	0.00
Missiquash.....	11.30
La Planche.....	11.54

Total par seconde..... 66.35

égal à 3,981 pieds cubés par minute.

Le niveau général de la surface de l'eau des rivières et des lacs qu'on pourrait utiliser pour fournir de l'eau à un canal qui traverserait l'isthme, est à peine au-dessus du niveau des plus hautes marées du printemps de la baie de Fundy ; le lac Square ou lac Lowther à la tête de la Gaspereau, est d'environ 50 pieds au-dessus de ce niveau ; sa profondeur est d'environ 14 pieds et couvre une étendue d'environ un demi mille carré.

La quantité d'eau que l'on pourrait obtenir dans ces circonstances pour la navigation d'une ou de l'autre de ces sources, est si peu considérable, eu égard à ce qui serait nécessaire, et serait si tôt épuisée que le parti qu'on en pourrait tirer ne justifierait pas les dépenses qu'il faudrait faire pour l'avoir.

VARIATIONS DES MARÉES

La Baie de Fundy et la Baie Verte.

Nous avons noté les variations de la marée toutes les cinq minutes chaque jour dans les deux baies, excepté lorsque des orages ou autres obstacles nous en empêchaient, au moyen de jauges divisées en pieds et en dixièmes à partir du niveau de la marée basse en remontant. Les jauges de la Baie de Fundy ont été placées près de l'embouchure de la rivière Au Lac ; les jauges de la Baie Verte au pont Tidnish à un mille et quart de son embouchure, et à la baie de Fundy le registre de la marée a été tenu depuis le 13 août 1870 au 21 janvier 1871, époque à laquelle les jauges furent brisées par les glaçons flottants ; dans la Baie Verte il a été tenu depuis le 10 août 1870 au 1er juin 1871. Suivant ces registres et autres observations, les variations de la marée qui peuvent affecter la possibilité de construction d'un canal, peuvent être énumérées comme suit :—

Baie de Fundy, observations sur les marées.

13 août 1870 au 11 janvier 1871.

	Hauteur au-dessus du plan de niveau.
	Pieds.
Marée haute avec le grand flot de la marée, octobre 1869.....	100.00
Elevation maximum de la marée observée pendant l'exploration, 25 octobre 1870.....	96.00
Maximum de la hauteur moyenne de la marée haute, en prenant la plus haute marée de printemps dans chaque mois.....	94.08
Hauteur moyenne de la haute mer, en prenant la moyenne de la haute mer de chaque jour et de chaque mois.....	89.77
Minimum de la moyenne de la haute marée, en prenant la plus basse marée de chaque mois.....	85.71
Maximum de la moyenne marée basse, en prenant sa plus grande hauteur chaque mois.....	57.13
Minimum de la moyenne de la marée basse, en prenant la plus basse marée de chaque mois.....	48.26
Basse mer ordinaire des marées du printemps.....	50.00
Extrême.....	47.20
	Pieds.
Marées du printemps, hauteur—suivant Bayfield.....	45.25
Petites marées.....	38.00
N.B.—Marée haute, Baie de Fundy, reste stationnaire de 15 à 20 minutes.	

Baie Verte, observations sur les marées.

Du 11 août 1870 au 1er juin 1871.

Elevation maximum de la marée observée avant l'exploration.....	77.60
Plus haute marée remarquée le 29 décembre 1870.....	77.37
Maximum moyen des hautes eaux, en prenant la plus haute marée de chaque mois.....	75.75
Moyenne de la hauteur de l'eau, en prenant la moyenne de la marée haute de chaque jour de chaque mois.....	73.93
Minimum moyen des hautes eaux, en prenant la plus basse marée de chaque mois.....	72.15
Maximum moyen des eaux basses, en prenant la moyenne des eaux basses de chaque mois.....	70.66
Hauteur moyenne des eaux basses, en prenant la hauteur moyenne de la marée de chaque mois, ou des basses marées ordinaires.....	69.28
Minimum moyen des eaux basses, en prenant la plus basse marée de chaque mois.....	67.85

	Pieds.
Marée la plus basse remarquée le 30 septembre 1870.....	66·87
Marée la plus basse d'après les renseignements puisés sur les lieux—les sondages de la baie Verte sont reportés sur cette ligne.....	65·57
	Pieds.
Hauteur des plus fortes marées du printemps, ou plus forte variation et la marée la plus basse.....	10·50
Différence entre la marée la plus basse remarquée et le maximum moyen des marées du printemps	8·88
Marées du printemps, hauteur suivant Bayfield.....	9·00
Petites marées	5·00

COMPARAISON des variations des marées à la Baie de Fundy et à la Baie Verte, indiquant la différence de hauteur entre les deux baies, à marée haute et à marée basse, relativement à la question des écluses.

Marées hautes.	Au-dessus du plan de niveau.		Hauteur Baie de Fundy au-dessus de la Baie Verte.
	Baie de Fundy.	Baie Verte.	
Marées les plus hautes connues.....	100·00	77·60	22·40
Marées les plus hautes remarquées pendant le relevé.....	96·00	77·37	18·63
Maximum des marées hautes.....	94·08	75·75	18·33
Moyenne do do	89·77	73·93	15·84
Minimum do do	85·71	72·15	13·56
Marées basses.			Hauteur Baie Verte au-dessus de la Baie Fundy.
Marées les plus basses d'après les renseignements obtenus sur les lieux..	47·20	65·57	18·37
do remarquées pendant le relevé.....	47·20	66·87	19·67
Maximum des marées basses.....	57·13	70·66	13·53
Moyenne do do	52·90	69·28	16·38
Minimum do do	48·26	67·85	19·59

Tous autres détails relativement au montant et au biseau, se trouvent dans le sommaire annexé à ce rapport, pages 39 et 40, et au registre des marées.

AOÛT 1870 A JANVIER 1871.—Durée la plus longue de la hauteur la moins forte des marées hautes après des observations de 4½ mois.

Date.	Pieds au-dessus du plan de niveau.	Temps pendant lequel l'eau est restée au-dessus de la hauteur de 85 pds. au-dessus du plan de niveau.
13 août 1870.....	90.4	2.38
14 do	90.2	2.36
15 do	88.9	2.25
16 do	88.4	2.15
17 do	87.5	1.55
18 do	87.7	2.00
19 do	85.6	1.00
20 do	85.0	0.00
21 do	85.0	0.00
22 do	85.5	1.50
23 do	86.0	1.30
24 do	86.5	1.35
25 do	88.2	2.10
26 do	89.7	2.30
27 do	90.9	2.40
28 do	91.5	2.55
29 do	92.5	3.50

Hauteur des plus fortes marées du printemps, remarquées entre la plus haute marée et la plus basse.....	48.80
Différence entre la marée la moins haute et le maximum moyen des marées du printemps.....	46.88
Grandes marées—hauteur suivant Bayfield	45.25
Petites marées.....	38.00

Différence d'heures entre la mer haute et la marée basse à la Baie Verte, et aux lacs St. Jean et Cumberland.

Suivant les calculs la différence est comme suit :

	H.	M.
Montant plus tôt à la Baie Verte qu'à St. Jean.....	2	22
“ “ à St. Jean qu'au bassin Cumberland.....	0	38
“ “ à la Baie Verte “ “	3	00

Suivant des observations faites simultanément aux deux endroits, la différence est comme suit :

	H.	M.
La marée arrive plus tôt à la Baie Verte qu'à St. St. Jean.....	2	00
“ “ à St. Jean qu'au bassin de Cumberland..	0	30
“ “ à la Baie Verte “ “	2	30

HAUTEUR des marées de la Baie de Fundy au-dessus des eaux basses ordinaires, suivant la jauge de marées, à un demi mille en bas de la rivière Au Lac, du 13 août 1870 au 12 janvier 1871.

Année et mois.	Marée haute.			Marée basse.		
	Maximum	Moyenne.	Minimum.	Maximum	Moyenne.	Minimum.
1870.						
Août.....	42·50	38·70	35·00	Section plus basse de la jauge détruite par navire.		
Septembre.....	44·65	40·44	35·00	5·75	0·38	-2·75
Octobre.....	46·05	40·35	35·00	8·50	3·07	-2·60
Novembre.....	44·50	39·98	36·20	7·30	4·40	-1·00
Décembre.....	44·20	39·92	37·10	7·00	3·76	-0·60
1871.						
Janvier.....	42·60	39·25	36·00	Section plus basse de la jauge brisée par la glace.		
	264·50	238·64	214·30	28·55	11·61	-6·95
Moyenne.....	44·08	39·77	35·71	7·13	2·90	-1·74

N. B.—2·75 pieds ajoutés aux chiffres ci-dessus dans chaque colonne, donneront la hauteur des marées au-dessus des plus basses eaux.

50·00 pieds ajoutés aux mêmes chiffres donneront la hauteur des marées au-dessus de la ligne de comparaison sur laquelle les lignes du canal ont été mesurées.

Le point zéro de la jauge de la Baie de Fundy a été placé au plus bas point ordinaire des grandes marées et le plan de niveau à 50 pieds en bas de ce point.

Les plus basses eaux des grandes marées sont à 2·75 pieds au-dessous de zéro sur la jauge.

Les sondages dans la Baie de Fundy ont été indiqués comme faits aux eaux les plus basses.

HAUTEUR des marées de la Baie Verte au-dessus des marées les plus basses de la Baie Verte, ligne sur laquelle ont été indiquée les sondages de la baie du 11 août 1870 au 1er juin 1871.

Année et mois.	Marée haute.			Marée basse.		
	Maximum	Moyenne.	Minimum.	Maximum	Moyenne.	Minimum.
1870.						
Août.....	9.45	8.40	6.95	3.60	2.69	1.60
Septembre.....	9.66	8.32	6.10	4.17	2.40	1.30
Octobre.....	11.00	8.00	5.30	4.00	2.90	1.41
Novembre.....	10.00	8.30	6.50	4.30	3.10	1.70
Décembre.....	11.80	8.83	7.18	5.58	3.64	2.08
1871.						
Janvier.....	9.38	7.76	5.83	5.63	3.82	2.63
Février.....	9.38	8.32	6.61	5.95	4.81	3.45
Mars.....	10.08	8.41	7.18	6.00	5.07	4.00
Avril.....	10.20	8.66	7.03	5.85	4.50	2.60
Mai.....	10.80	8.56	7.10	5.85	4.19	2.05
	101.75	83.56	65.78	50.93	37.12	22.82
Moyenne par 10 mois.....	10.18	8.36	6.58	5.09	3.71	2.28
Hauteur des marées de la Baie Verte au-dessus des eaux basses des grandes marées dans la Baie de Fundy.						
1870.						
Août.....	25.02	23.97	22.52	19.17	18.26	17.17
Septembre.....	25.23	23.89	21.67	19.74	17.97	16.87
Octobre.....	26.57	23.57	28.87	19.57	18.47	16.98
Novembre.....	25.57	23.87	22.17	19.87	18.67	17.27
Décembre.....	37.37	23.40	22.75	21.15	19.21	17.65
1871.						
Janvier.....	24.95	23.33	21.40	21.20	19.39	18.20
Février.....	24.95	23.69	22.18	21.52	20.38	19.02
Mars.....	25.65	23.98	22.75	21.57	20.64	19.57
Avril.....	25.77	24.23	22.60	21.42	20.07	18.17
Mai.....	26.37	24.13	22.67	21.42	19.76	17.62
	257.45	239.26	221.58	206.63	192.82	178.52
Moyenne par 10 mois.....	25.75	23.93	22.15	20.66	19.28	17.85

N. B.—2.75 pieds ajoutés aux hauteurs au-dessus du niveau ordinaire des eaux basses, dans la Baie de Fundy, donneront la hauteur au-dessus les eaux les plus basses de cette baie.

Dépôts de vase, Baie de Fundy.

Les eaux de la Baie de Fundy sont chargées de vase et de sable détachés par la mer des falaises de grès rouge et des bancs de sable sur le bord de la baie.

Pendant les quatre premières heures ou plus du montant et pendant les quatre dernières heures du jusant, ces eaux contiennent tant de matières étrangères qu'on ne pourrait les utiliser pour un canal.

Suivant les observations faites sur les variations de la marée, les eaux de la Baie de Fundy ne peuvent être utiles à un canal seulement lorsque la marée est à au moins quatre-vingt-cinq pieds au-dessus du plan de niveau.

Dans le cas où l'on placerait une écluse ou creuserait un chenal au-dessous du niveau des eaux les plus basses, il faudra prendre des mesures pour nettoyer le fond de l'écluse, de façon à permettre de faire mouvoir les portes d'écluses, et un dragueur serait peut-être nécessaire pour creuser le chenal.

Source d'alimentation recommandée.

D'après les données précédentes, il est évident que la seule source d'alimentation en rapport avec les besoins d'un canal pour les navires est la baie de Fundy.

Dans les circonstances présentes, on suggère les moyens suivants pour obtenir un approvisionnement suffisant d'eau suffisamment claire.

1. Admettre l'eau de la baie de Fundy, librement dans le canal projeté lorsqu'elle a atteint une hauteur de quatre-vingt-cinq pieds dans le bassin de Cumberland.

2. Garder le plus fort volume d'eau possible en réserve dans le canal, afin d'y trouver l'eau nécessaire pendant les petites marées, sans nuire constamment au drainage des marais.

3. Si l'on trouve cet approvisionnement insuffisant, contruire des digues à travers une ou plusieurs des rivières qui se jettent dans le bassin de Cumberland, et cela près de leurs embouchures, afin de les transformer en réservoirs d'où l'on pourrait se procurer de l'eau quand cela serait nécessaire.

Réservoirs.

Les rivières ou parties de rivières dont on pourrait faire des réservoirs, en rapport avec les différentes rivières qui ont été examinées sont la Tintamarre, l'Au Lac, la Missiguash et la LaPlanche.

Afin de pouvoir accélérer le cours de l'approvisionnement d'eau qui sera prise des réservoirs, et de plus, afin de pourvoir à la distribution simultanée de l'eau sur la plus grande étendue possible du canal, il serait important que l'entrée supérieure du canal fut ouverte du côté de ces réservoirs qui seraient contigus à leur extrémité orientale, et à plusieurs points intermédiaires entre cette extrémité et la baie de Fundy.

Si l'on prend en considération le fait que le côté du fort Cumberland est entre les rivières Au Lac et Missiguash, et le côté du fort Lawrence, entre le Missiguash et la LaPlanche, il est évident que les seules rivières propres à servir de réservoirs sur chacune des routes explorées, sont les rivières Tintamarre et Au Lac pour les lignes Tintamarre et Au Lac, la rivière Missiguash et la rivière LaPlanche pour les lignes LaPlanche et Sharp's Creek.

Ces cours d'eau ont été examinés attentivement et profilés à différents endroits.

Voici leur capacité respective par pied de profondeur à marée haute ordinaire ou quand la marée s'est élevée à une hauteur au-dessus du plan de niveau.

	Pieds cubes.
Grand détour de la Tintamarre, coupé par les digues X et Y, la rivière déviant dans le chenal Z, de façon à permettre à la marée de remonter comme de coutume jusqu'au Laes Long et Gravelly pour former un nouveau marais.....	8,500,000
La rivière Au Lac jusqu'au point où les marées s'élèvent à une hauteur de 88 pieds.....	12,600,000
Rivière Missiguash, à partir de sa charge jusqu'à sa première intersection avec la ligne du canal Missiguash.....	4,700,000
La rivière LaPlanche, de son embouchure à Aboideau sur le chemin postal.....	7,800,000
La rivière Tidnish à partir du pont sur le chemin postal, à l'extrémité est de la frontière de la province jusqu'à la digue du moulin de Doyle, pendant les hautes marées ordinaires dans la Baie Verte, ou quand la marée a atteint une hauteur de 74 pieds.....	2,500,000
La Tidnish n'est destinée qu'à recevoir l'eau échappée du canal.	

Canal projeté.

Tirant d'eau. La profondeur du tirant d'eau, tel que demandée par les commissaires des canaux dans leur rapport du 24 février 1871, est de 15 pieds dans le canal; ils ont omis de dire si ce tirant d'eau devait se trouver à chaque terminus pendant les marées basses.

Terminus de la Baie de Fundy. Suivant les sondages, la profondeur utile, aux marées très basses, pour les navires qui remontent de la Baie de Fundy au bassin de Cumberland vers la Tintamarre et l'Au Lac est de 65 pieds à 31.20 au-dessus. De là, le chenal conduisant à Sharp's Creek est très-peu profond et rempli de détours et est obstrué par des courants qui coulent à travers des bancs de sable mouvants, des dépôts de vase, des rochers et des bancs de roc; il cesse d'être navigable à marée basse excepté pour les petites embarcations, sur une partie du chemin.

Le seul terminus pour un canal praticable pour les navires tirant quinze pieds est près de l'embouchure de la rivière Au Lac.

Le terminus pour un canal navigable pour les navires du même tirant d'eau, vers le milieu de la marée, ou quand le niveau de l'eau, dans le bassin à Cumberland, a atteint une hauteur au plan de niveau de soixante-six pieds au-dessus, peut être placé entre la pointe Au Lac et Sharp's Creek; dans ce cas, la meilleure entrée serait entre l'embouchure de La Planche et Sharp's Creek.

Terminus de la Baie Verte. Dans la Baie Verte, la marée s'éloigne d'un demi mille à trois quarts de mille de la côte ouest vers l'océan aux marées les plus basses, ce qui est à une hauteur de 65.58 au-dessus du plan de niveau.

Tout chenal au-dessous de ce niveau devra être creusé et les côtés de l'excavation devront être soutenus au moyen de caissons à partir de la côte en gagnant l'est. Dans le but d'obtenir ce chenal avec une profondeur navigable de quinze pieds aux marées les plus basses, à la moindre distance de la côte occidentale, le terminus devra être placé près de la tête de la Tidnish, d'où la distance est de 9,200 pieds avec seize pieds d'eau.

Au terminus oriental de la ligne Au Lac par le village de la baie Verte, près de la pointe Dank, la largeur du chenal artificiel qu'il faudra creuser à la même profondeur et soutenir au moyen de caissons serait de 19,000 pieds :

Ligne recommandée pour le canal. Le tracé le plus avantageux, eu égard aux facilités d'approcher à marée basse; à la hauteur du terrain, l'approvisionnement d'eau, et le drainage des terres voisines, est la ligne Au Lac par la Tidnish.

Niveau du canal et du réservoir. Les hauteurs les plus convenables pour assurer un approvisionnement suffisant et constant d'eau claire, sont comme suit :

	Au-dessus du plan du niveau.
Surface de l'eau, entrée supérieure et réservoir, minimum de la hauteur	85-00
Surface de la marée retenue dans le bassin supérieur du canal et les réservoirs, maximum de la hauteur.....	88-00
Fonds du canal, bassin d'entrée supérieure.....	69-08
Sommet du terrassement et chemin de halage à deux pieds plus haut que les plus fortes marées connues, minimum de la hauteur.....	102-00
Sommet des digues le long de la rivière Au Lac d'où la marée est éloignée par l'Aboideau Etter.....	98-00

Si cette rivière est transformée en réservoir, il faudra enlever l'Aboideau pour faire passer l'eau et construire un pont pour le chemin postal et le chemin de fer; il faudra aussi élever de nouvelles digues à la place des vieilles qui sont en ruine, sur une longueur totale de 19,000, yards linéaires sur une hauteur d'environ huit pieds.

Le nombre total d'écluses nécessaires est de quatre au terminus occidental, et de deux à celui de l'est; leurs hauteurs respectives, d'un niveau à l'autre, sont comme suit :

	Hauteur au-dessus du plan de niveau. Ascension—Pieds.	
Au bassin de Cumberland :—		
1ère ascension de l'eau la plus basse dans l'écluse.... No. 1 à 47.20	} 15.13	
A la surface de l'eau dans l'écluse..... No. 2 à 62.33		
2me ascension du niveau de l'eau dans l'écluse..... No. 2 à 62.33	} 12.33	
A la surface de l'écluse..... No. 3 à 74.66		
3me ascension du niveau de l'eau dans l'écluse..... No. 3 à 74.66	} 13.33	
A la surface de l'écluse No. 4 quand il est à..... 88.00		
		40.00

L'écluse No. 4 a été ajoutée afin d'exclure la marée du bief supérieur du canal, lorsqu'il a dépassé quatre-vingt-huit pieds d'élévation, lorsque la chose sera jugée nécessaire.

	Elevation au-dessus du plan de niveau.	Ascension, Pieds.
A la Baie Verte :—		
1ère ascension à partir du niveau minimum dans l'écluse... No. 6 à 55.57	} 12.00	
A l'entrée est de la surface de l'eau dans l'écluse du bassin, No. 5 à 77.57		
2ème ascension à partir de la surface de l'eau dans l'écluse, No. 5 à 77.57	} 10.43	
A la surface de l'eau dans le bief supérieur du canal..... à 88.00		
		22.43

L'augmentation du trafic pouvant devenir telle que dix-neuf pieds de profondeur, au lieu de seize, seront nécessaires dans le canal pour les navires d'un plus fort tirant d'eau, il est désirable d'établir à chaque extrémité du bief supérieur, les écluses Nos. 4 et 5 trois pieds plus bas qu'il ne le faudrait pour un tirant de quinze pieds sur les seuils. Toutefois, en pareil cas, au niveau minimum des grandes marées, les navires tirant plus de quinze pieds d'eau ne pourront ni entrer dans le canal ni en sortir jusqu'à ce que la marée n'ait monté d'au moins trois pieds, c'est-à-dire à une élévation de 50.20 au-dessus du plan de niveau.

Il est bon de faire observer que le mot "tirant" signifie, dans tous les cas, la hauteur de l'eau au-dessus des seuils et que les seuils sont placés à un pied au-dessus du fond.

Au terminus ouest, il y a un bassin de 600 pieds sur 300 au-dessus de chacune des trois premières écluses ; au terminus est, il y a le même nombre de bassins, l'un au-dessus de l'écluse No. 5, le second entre les écluses Nos. 5 et 6 et le troisième en bas de l'écluse No. 6.

Ces bassins donneront plus de place aux navires pour passer d'une écluse à l'autre ; ils serviront aussi à économiser la plus grande partie de l'eau qui serait autrement perdue, dans les cas d'éclusages en sens opposés par le même jeu d'écluses.

Au terminus ouest, sur la pointe Au Lac, le chenal artificiel devra être creusé sur une longueur d'environ 2,000 pieds et une largeur de 300 pieds entre les quais nécessaires pour le protéger, de la côte en gagnant l'ouest ; ensuite on devra draguer sur une distance de 2,500 pieds plus loin, dans la même direction.

Entre les écluses Nos. 4 et 5, en amont du pont de la Tidnish, le fond du prisme du canal, sur le bief d'en haut, a 100 pieds de large, à une élévation de 69 pieds, et les talus latéraux ont une inclinaison de deux pieds sur un. La profondeur de l'eau excède de trois pieds la profondeur requise pour la navigation, et cela pour assurer un ample approvisionnement à l'extrémité du canal sur la Baie Verte, et afin de pourvoir au cas où l'eau serait retirée par une succession d'éclusages, plus vite qu'on ne pourrait la faire rentrer pendant une série de mortes-marrées ; cette eau de surplus sera également nécessaire dans le cas où il faudrait arrêter l'approvisionnement des réservoirs pour les nettoyer.

Depuis le bassin en aval de l'écluse No. 6 au pont de la Tidnish, le prisme du canal, jusqu'à Tidnish Head, est des mêmes dimensions que dans le bief supérieur ; de là, jusqu'à

ce qu'on atteigne seize pieds d'eau dans la Baie Verte, au niveau minimum des eaux, le chenal qu'on devra draguer d'un côté à l'autre, en se dirigeant vers la mer, est de 9,200 pieds de long sur 300 de large entre les quais nécessaires pour sa protection.

Écoulement et approvisionnement d'eau.

Le maximum des ascensions moyennes probables dont dépend le volume d'écoulement est produit par les fluctuations de la marée à chaque extrémité du canal projeté; on peut les fixer à treize pieds dans la Baie de Fundy et à huit pieds dans la Baie Verte.

Si l'on base le calcul sur soixante éclusages par jour de vingt-quatre heures, le volume moyen de l'eau déchargée par jour dans le bassin de Cumberland, déduction faite de 20,000 pieds cubes pour l'espace occupé par un navire dans l'une des écluses, serait

	Pieds cubes.
de.....	7,100,000
et le volume déchargé dans la Baie Verte.....	3,984,000

Le tout représentant une décharge journalière de..... 11,084,000

ou, dans une demi-journée, de..... 5,542,000

La perte probable, en outre, pour ouvrage et par les fuites, par l'évaporation et l'absortion étant de..... 858,000

La décharge totale dans une demi-journée serait donc probable-
ment de..... 6,400,000

L'approvisionnement d'eau de mer étant variable suivant les phases de la lune, il est évident qu'afin d'être toujours à même de faire face à la consommation journalière de 12,800,000 pieds cubes, le volume total de l'eau tenue en réserve et disponible à des hauteurs variant depuis 85 pieds et plus au-dessus du plan du niveau devra être nécessairement assez considérable pour maintenir l'approvisionnement tout le temps durant lequel la marée ne supplée pas aux pertes subies.

Bien que pareil déficit puisse se produire durant dix jours consécutifs, par une succession de marées défavorables comme celles que l'on observa au mois d'août 1870, époque à laquelle l'eau s'éleva à peine à 88 pieds, c'est-à-dire à la hauteur proposée pour le point de partage du bief supérieur du canal projeté (voir fluctuations de la marée, page 37)—on peut sûrement affirmer que le volume d'eau retiré du surplus de réserve, entre les niveaux de 85 et 88, n'excéderait jamais le total de la quantité nécessaire pour faire fonctionner le canal durant six jours, savoir :—76,800,000 pieds cubes; cette quantité est regardée comme suffisante pour suppléer au déficit pendant une succession de marées comme celle dont je viens de parler.

Du volume total requis, 44,000,000 pieds cubes sont admis directement dans le canal; par les écluses et la principale source d'alimentation à l'extrémité occidental du canal, les 32,800,000 pieds cubes qui restent, et un surplus de 5,000,000 sont tenus en réserve dans la rivière Au Lac entre les mêmes élévations de 85 et 88 au moyen d'une digue qui la traverse près de son embouchure; l'eau de ce réservoir doit être fournie au canal au moyen de déversoirs et de coursiers, comme la chose est indiquée sur le plan aux points marqués A. B. C. D. E.

Si l'on venait à avoir besoin d'une plus grande quantité d'eau, à cause de l'aprofondissement du canal, pour le passage des navires de dix-huit pieds de tirant au lieu de quinze, ou pour d'autres fins, la portion de la rivière Tintamarre mentionnée plus haut pourrait être convertie en réservoir, ce qui ajouterait 25,000,000 de pieds cubes au volume d'eau en réserve.

Le canal d'alimentation à l'entrée ouest du canal, comme l'indique le plan, a une longueur de 5,000 pieds et varie en largeur de 500 pieds à l'extrémité voisine de la côte, jusqu'à 250 pieds à sa jonction avec le canal; son élévation au fond est de 84 pieds au-dessus du plan de niveau, et la surface de l'eau y correspond à la marée au-dessus de cette élévation.

L'élévation du fond des déversoirs d'alimentation et des coursiers devrait être la même que celle du canal principal d'alimentation, et la surface de l'eau devrait correspondre à celle des réservoirs.

La digue à l'embouchure de la rivière Au Lac devrait être munie de ventelles afin de pouvoir vider les réservoirs lorsque la chose est nécessaire à marée basse et pour assécher le canal; elle devrait aussi être construite de manière à maintenir l'eau à la hauteur voulue dans les réservoirs, et pour arrêter la marée lorsque la chose est nécessaire.

Deux des déversoirs d'alimentation devraient avoir une profondeur d'un pied au-dessous du niveau du fond du canal ou une élévation de soixante-et-huit pieds au-dessus du plan de niveau aux points B et D, en sorte qu'on puisse retirer l'eau de la rivière Au Lac, et deux déversoirs de décharge devraient être construits aux points H et I de manière à assécher le canal ou à faire passer le surplus de l'eau dans la rivière Tidnish, en outre des trois déversoirs de décharge indiqués aux points F, G et J, pour l'écoulement de l'eau.

Excavations.

Dans le calcul de la quantité d'excavations à faire pour la construction du canal, on a tenu compte de la vase et de la boue provenant des talus du prisme du canal et de toutes les levées qui traversent des fondrières, des savanes et autres terrains submergés.

Sur la rive sud du canal, où l'on se propose d'établir le sertier de hâlage si l'élévation du terrain dépasse 102 pieds au-dessus du plan de niveau, elle se réduit à ce niveau sur une largeur de 20 pieds, y compris 5 pieds pour un fossé latéral, ou à un niveau moindre, s'il est nécessaire, dans les endroits où il y a de la vase. Du côté nord, la largeur qu'il faudra enlever pour prévenir l'éboulement de la vase, de la terre et d'autres matières molles, est de 10 pieds.

La levée du sentier de hâlage est supposée avoir 10 pieds de large au sommet, avec des talus d'une inclinaison de deux pieds sur un.

Le calcul pour le draguage aux *termini* comprend l'enlèvement de toutes matières sur une largeur et une profondeur suffisantes pour établir la base des quais à la même profondeur que le lit du chenal.

À l'extrémité est du canal, les écluses inférieures Nos. 5 et 6 sont indiqués sur le côté supérieur du pont Tidnish, avec des digues de chaque côté transversalement au cours de la rivière pour laquelle on suppose la construction d'un nouveau chenal avec déversoir-régulateur, afin de faire passer l'eau par le bief inférieur du canal dans la Baie Verte.

Ce tracé semble convenable pour les raisons suivantes:—

1^o Afin d'éviter la construction d'un tunnel pour laisser passer l'eau de la rivière sous le canal, parce que ce tunnel pourrait se remplir de sable et de sciure de bois ou d'autres matières de rebut provenant du cours d'eau et des moulins en amont.

2^o Si l'on construit une digue sur la Tidnish sans laisser une issue à l'eau, les moulins ne pourront fonctionner et une grande étendue de terre basse serait constamment inondée, et l'assèchement des terrains qui longent la rivière deviendrait fort difficile.

3^o Le sol, entre le pont de la Tidnish et Tidnish Head, sur une distance de 1½ mille, d'après les forages qui ont été faits, est sablonneux et ne semble pas propre à l'établissement d'écluses.

4^o Quand même on trouverait de bonnes fondations pour les écluses, on a constaté, en faisant des puits d'essai, que les eaux de la Tidnish seraient constamment à la même hauteur que le bief culminant du canal, que les basses terres seraient constamment inondées sur une étendue de plusieurs milles, à moins de construire un tunnel pour laisser échapper l'eau, si l'on plaçait les écluses près de Tidnish Head.

La localisation des écluses près du pont de la Tidnish nécessitera pourtant une nouvelle excavation sur un parcours de 1½ mille, soit 443,500 yards cubes.

Ce chiffre comprend l'excavation de fossés au nord et au sud du canal.

La quantité probable des excavations sur chacune des lignes désignées pour le canal et la longueur des quais nécessaires aux *termini* sont indiquées sur le tableau comparatif, pp. 21 et 22.

Terrains.

Pour le canal et le drainage intérieur, il faudra acquérir une largeur de terrain de 500 pieds sur 18.84 milles de long, soit environ 1,146 acres.

Ces terrains, d'après M. Monro, l'un de mes aides, coûteraient environ \$68,000, y compris les dommages-intérêts pour dégâts causés par l'eau.

Clôtures.

Il faudra 199,000 pieds environ de clôtures sur les deux côtés du canal.

Nombre de ponts.

Un pont fixe de 900 pieds sera probablement nécessaire sur la rivière Au Lac, pour le chemin de fer Intercolonial et le chemin postal; en outre, il faudra 9 ponts tournants sur les routes traversées par le canal.

Etendue des fondrières et taillis.

La ligne traversera 27,000 de pieds de fondrières et 24,000 de pieds de taillis.

En terminant ce rapport sur l'étude du canal de la Baie Verte, je dois reconnaître les précieux services que m'ont rendu MM. T. Guérin, A. Monro et R. Steckel.

Si vous aviez besoin de nouveaux renseignements durant mon absence d'Ottawa ce printemps, veuillez vous adresser à M. Steckel, qui m'a accompagné pendant tout le relevé, et qui a fait une carte générale et les principales coupes de toute la construction.

J'ai, etc.,

C. F. BAILLARGÉ,
Ing.-adjoint, T. P.

JOHN PAGE, Ecr.,
Ingénieur-en-chef, T. P.

COMPARAISON des diverses lignes sous le rapport de leur longueur, de la quantité d'excavation et de la longueur des quais aux terminis.

Désignation des lignes.	Long. de chaque ligne.	Quantité d'excavation à faire.				Excavation totale.	Longueur des piliers aux terminis.		Longueur totale des piliers aux terminis.
		Draguages.	Vase.	Terre.	Roc.		Verg. cub.	Pieds.		Pieds.
	Milles.	Verg. cub.	Verg. cub.	Verg. cub.	Verg. cub.	Verg. cub.			
Ligne de Sharp's Creek, accessible seul à mi-marée au term. de la B. de Fundy, p. les nav. tir. 15 pds. d'eau	18.07							Ouest. 6,000'00	
D'une rive à l'autre	0.60							Est. 18,400'00	
Do eau basse ordinaire, baie de Fundy.	1.74								
Do 16 pds. au niv. min. de l'eau, B. Verte									
	20.41	1,572,222.12	308,967.51	16,156,463.87	3,686,529.02	21,724,182.52		23,400'00	24,400'00
Ligne La Planché, accessible seulement à mi-marée au term. de la B. de Fundy, p. les nav. tir. 15 pds. d'eau								Ouest. 7,200'00	
D'une rive à l'autre	17.19							Est. 18,400'00	
Do eau basse ordinaire, baie de Fundy.	0.70								
Do 16 pds. au niv. min. de l'eau, B. Verte	1.74								
	19.63	1,811,657.31	342,963.80	15,542,697.02	3,686,529.02	21,383,847.15		23,600'00	25,600'00
Lig. Missiguash, acces. au niv. min. de l'eau dans la B. de Fundy et la B. Verte, p. les nav. tir. 15 pds. d'eau.								Ouest. 4,000'00	
D'une rive à l'autre	18.86							Est. 18,400'00	
Do 16 pds. au niv. min. de l'eau, B. de Fundy	0.85								
Do Baie Verte	1.74								
	21.45	2,255,677.73	493,198.14	18,684,358.89	1,207,508.47	22,640,743.23		22,400'00	22,400'00
Ligne Au Lac et à Tidnish, accessible au niv. min. de l'eau dans la baie de Fundy et la baie Verte, pour les navires tirant 15 pieds d'eau.								Ouest. 4,000'00	
D'une rive à l'autre	18.84							Est. 18,400'00	
Do 16 pds. au niv. min. de l'eau, B. de Fundy	0.85								
Do Baie Verte.	1.74								
	21.43	2,255,677.73	357,505.90	16,972,395.29	2,472,054.22	22,037,633.14		22,400'00	22,400'00

COMPARAISON des diverses lignes sous le rapport de leur longueur, de la quantité d'excavation et de la longueur des quais aux termini.—*Suite.*

Désignation des lignes.	Long. de chaque ligne. Milles.	Quantité d'excavation à faire.						Excavation totale.		Longueur des piliers aux termini.		Longueur totale des piliers aux termini.	
		Draguages.		Vase.		Terre.		Verg. cub.	Roc.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	
		Verg. cub.	Verg. cub.	Verg. cub.	Verg. cub.	Verg. cub.	Verg. cub.					Onest.	Est.
Ligne Au Lac <i>vis à vis</i> Village de la Baie Verte, accessible au niveau minimum de l'eau dans la baie de Fundy et la baie Verte, pour les navires tirant 15 pds. d'eau.	17.04										Onest.		
Do 16 pds. au niv. min. de l'eau, B. de Fundy	0.85										Est.		
Do Baie Verte	3.60												
Ligne Tintamarre <i>vis à vis</i> Tidnish, accessible au niveau minimum de l'eau dans la baie de Fundy et la baie Verte, pour les navires tirant 15 pieds d'eau.	21.49	3,787,785-15	698,627-79	12,812,249-26			4,878,815-91		22,177,778-11		42,000-00		42,000-00
Do	18.46										Onest.		
Do 16 pds. au niv. min. de l'eau, B. de Fundy	1.36										500-00		
Do Baie Verte	1.74										Est.		
	21.56	2,250,000-00	357,505-90	16,760,662-01			2,472,054-22		21,840,222-13		18,900-00		18,900-00

NOTE.—Le tableau ci-dessus représente le maximum du déblai et des jetées à construire pour un canal de 16 pieds de profondeur dans les plus basses eaux, de 100 pieds de large au nord, d'une inclinaison de 1 sur 2 de chaque côté, navigable en tout temps de la saison de navigation, dimensions qu'il conviendrait sur tout son parcours, soit dans le roc ou dans la terre, à l'exception, cependant, des parties dont le sol est marécageux, car sa largeur est augmentée au-dessus de la surface pour empêcher les éboulements.

Il comprend aussi un sentier de halage élevé ou réduit à une hauteur uniforme; une profondeur d'eau de 18 pieds sur les seuils de quatre des écluses pour le cas où l'on augmenterait plus tard la profondeur du canal; des bassins de 600 pieds sur 300 entre les écluses; le curage sur une largeur de 300 pieds entre les jetées protectrices pour faciliter l'arrivée à chaque terminus, et les excavations pour les canaux d'alimentation, coursiers, égouts, fossés, etc., nécessaires à cette construction.

Les quantités ci-dessus pourraient, au besoin, être considérablement réduites.—

1o. En augmentant le nombre des courbes;

2o. En diminuant les dimensions dans les tranchées profondes, surtout dans le roc;

3o. En élevant davantage les sentiers de halage;

4o. En diminuant le nombre et la dimension des bassins;

5o. En réduisant la largeur des chemaux à draguer;

6o. En changeant la position des écluses à Tidnish;

7o. En donnant un niveau plus élevé au bief supérieur du canal sans diminuer la profondeur voulue de 15 pieds, excepté lorsque l'eau est retirée par des écluses rétrogradées pendant une longue suite de faibles marées.

8o. En faisant un relevé définitif de localisation au lieu du relevé préliminaire d'après lequel ces calculs sont faits.

9o. En faisant que le canal ne soit accessible qu'à marée, et qu'il ait un terminus qui l'on pourrait plus tard rendre accessible à l'eau basse. Cette

faculté d'amélioration s'applique à toutes les lignes indiquées par l'état ci-dessus, sauf celle de Sharp's Creek et de La Planché au terminus dans la B. de Fundy.

RAPPORT

SUR LE

CANAL DE LA BAIE VERTE.

SOUMIS COMME

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU]

1873.

RAPPORT SUPPLEMENTAIRE

DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Comprenant un rapport de M. Samuel Keefer, I. C., sur le canal de la Baie Verte, précédé d'une lettre de M. C. S. Gzowski, approuvant ce dernier rapport.

HECTOR L. LANGEVIN,

Ministre des travaux publics.

OTTAWA, le 4 avril 1873.

RAPPORT SUR LE CANAL DE LA BAIE VERTE.

OTTAWA, 19 février 1873.

A L'HON H. L. LANGEVIN, C. B.
Ministre des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Après avoir examiné, aussi attentivement que possible, l'habile rapport de M. Keefer sur le canal de la Baie Verte, je me range entièrement de son avis en ce qui regarde les conclusions auxquelles il arrive, concernant le tracé de la ligne, le mode et les frais de construction de ce canal.

Son tracé suit la voie la plus courte entre la Baie Verte et le Bassin de Cumberland, et présente l'élévation minimum entre ces deux points, de sorte qu'il nécessitera le moins possible d'écluses et d'excavations dans la terre et le roc.

Les entrées du canal sont sûres, et la construction des jetées, etc., etc., coûtera moins que sur les autres lignes recommandées.

L'approvisionnement d'eau est plus que suffisant et calculé dans la supposition d'un trafic maximum, aller et retour.

Je recommanderais toutefois que la tranchée dans le roc, au bief culminant du canal, soit réduite, en largeur, de 100 à 50 pieds. Cette tranchée ne devant avoir que $1\frac{1}{2}$ mille de long, une largeur de 50 pieds serait, à mon avis, suffisante,—la circulation sur le canal n'en souffrirait pas, et les frais de construction seraient par ce fait réduits considérablement.

Quant au plan recommandé par M. Keefer, d'utiliser la force de la marée pour enlever une grande quantité de terre du prisme du canal, il devra offrir de grands avantages si, comme j'ai tout lieu de le croire, l'application en est facile.

Ce plan aurait pour effet de réduire les frais des travaux de terrassement, et l'excavation avancerait chaque jour par l'action régulière de la marée indépendamment de la température et du nombre d'ouvriers, question importante dans le moment actuel.

Je suggérerais aussi que, dans l'exécution des travaux d'après le plan de M. Keefer, et relativement à sa recommandation d'adjuger tous les travaux sur la section de Laplanche à

Tidnish pour une somme ronde, on soit bien minutieux dans le choix des personnes auxquelles on donnera les travaux.

Le plan proposé est simple, mais pour l'exécuter, il faut des hommes d'expérience et d'intelligence, ayant les moyens suffisants pour se procurer l'outillage nécessaire, par exemple : dragues, herres, appareils pour enlever les roches, etc., et autres mécanismes qui pourront être jugés nécessaires durant l'exécution des travaux.

J'ai l'honneur, etc.

G. S. GZOWSKI.

CANAL DE LA BAIE VERTE

RAPPORT SUR LE TRACÉ DE LA LIGNE DE LAPLANCHE A TIDNISH

A l'hon. H. L. Langevin, C. B.,

Ministre des Travaux publics, Ottawa.

MONSIEUR.— Le tracé du canal de la Baie Verte, sur la ligne de Laplanche à Tidnish, tel que recommandé par moi et approuvé par M. Gzowski, dans notre rapport du 27 août dernier, et pour lequel vous m'avez accordé votre autorisation le 10 septembre dernier, est achevé; et j'ai l'honneur de vous soumettre, à ce sujet, le rapport et les plans suivants.

Les plans qui accompagnent ce rapport comprennent les deux lignes explorées au Nouveau-Brunswick en vertu de votre autorisation du 7 novembre dernier; l'une par la Memramcook, et l'autre par le coude du Petitcodiac et le havre de Shédiac, et maintenant, je l'espère, le choix de la meilleure ligne à suivre pour ce canal n'est plus douteux.

Voici les plans et documents fournis en même temps que ce rapport :—

I. Rapport de M. Stark sur les tracés, avec son plan et profil du tracé de la ligne de Laplanche à Tidnish, et son plan, avec profils, des lignes étudiées au Nouveau-Brunswick par Memramcook et Moncton, jusqu'à Shédiac.

II. Profils comparatifs des six lignes proposées entre la baie de Fundy et le détroit de Northumberland, savoir :—

1. Ligne Laplanche et Tidnish, telle que tracée sous ma direction.
2. Ligne Laplanche et Tidnish, d'après le tracé fait par ordre du ministère.
3. Ligne Missisquash, d'après le tracé fait par ordre du ministère.
4. Ligne Au-Lac et Tidnish, d'après le tracé fait par ordre du ministère
5. Ligne de Memramcook et Shédiac, d'après le tracé de M. Stark.
6. Ligne de Petitcodiac et Shédiac, d'après le tracé de M. Stark.

Ces profils sont tous dessinés à la même échelle : 40 pieds au pouce, verticalement, et 2,000 pieds au pouce, horizontalement, de manière à indiquer exactement, à première vue, la quantité d'ouvrage à faire dans chaque cas.

III. Carte générale de l'isthme de Chignectou et d'une partie du Nouveau-Brunswick, indiquant les diverses lignes proposées pour un canal reliant la baie de Fundy au détroit de Northumberland, à la Baie Verte et à la baie de Shédiac, dressée d'après les cartes de l'amirauté et les études récemment faites par ordre du ministère des travaux publics.

ANNEXE CONTENANT :

(1.) État comparatif des quantités d'ouvrage à faire sur la ligne tracée et les autres lignes proposées entre la baie de Fundy et le détroit de Northumberland.

(2.) Mémoire relatif au canal de la Baie Verte, par MM. Gzowski et Keefer, 2 mai 1872.

(3.) Deuxième rapport des mêmes à ce sujet, 22 mai 1872.

(4.) Troisième rapport des mêmes à ce sujet, 27 août 1872.

(5.) Extrait des instructions pour la navigation du golfe et du fleuve St. Laurent, (1871), relatif aux havres de Pugwash, de la Baie Verte et de Shédiac, y compris le cap Tourmente,

(6.) Extrait des instructions du commandant G. F. McDougall, M. R., 1871, pour la navigation de la baie de Fundy, de la baie de Chignnetou et du bassin de Cumberland.

Les difficultés que présentera la construction d'un canal de navigation à travers cet isthme sont, sans nul doute, formidables et d'une espèce particulière. La nature a mis entre ces eaux une barrière qu'on ne pourra franchir qu'en déployant tous les efforts et toutes les ressources de l'art mécanique. À l'endroit où les cours d'eau qui se jettent dans chacune des baies sont séparés, on s'attendait naturellement à trouver une barrière de roche; c'est ce que l'on a constaté, et l'on aura, dans la partie la moins élevée, à enlever 15 pieds de la croûte sur une distance d'un mille et demi. La roche est du grès rouge mou. Sur tout le reste du parcours du bief de partage, il faudra pratiquer une tranchée de 22 pieds de profondeur, pour obtenir un chenal profond de 15 pieds.

Mais les phénomènes de la marée sont ceux qui présentent les plus grandes difficultés, difficultés telles que l'histoire du génie civil n'en offre pas d'exemple. Les entrées du canal sont pareillement entourées d'obstacles; mais l'on croit qu'ils ne sont pas insurmontables. Avec de la précaution et de l'habileté, et une application judicieuse des mêmes principes qui ont servi de guide à la construction des grands travaux du jour, l'ouverture d'un canal par la ligne que j'ai choisie est non-seulement praticable, mais peut être exécutée à un prix raisonnable.

LIGNE DE LAPLANCHE A TIDNISH.

Cette ligne a été établie par M. Stark, en grande partie, suivant le tracé que j'avais indiqué dans mon rapport du 27 août dernier, après ma première visite des lieux. Le seul changement de la ligne projetée se trouve au point de partage entre les baies. À cet endroit, l'on s'aperçut, passé le lac Long, que la partie la plus basse du terrain n'exigeait pas le moins d'ouvrage; car, en fléchissant vers l'est, il trouva le plateau d'épanchement occupé par une couche profonde de mousse spongieuse reposant sur un fond où, dans un passé lointain, aurait pu exister un lac, mais qui est maintenant tout couvert de cette substance végétale sur un espace d'un quart de mille de largeur, sur un mille et demi de longueur, et une profondeur variant de 10 à 20 pieds,—la plus grande profondeur se trouvant au milieu. M. Stark dit que cette mousse est "entièrement dégagée de tout mélange de sable ou de terre, et que "ce n'est qu'une substance végétale".

Sous cette mousse nous trouvons un lit d'argile rougeâtre de 10 à 15 pieds de profondeur, reposant sur un fond de vieux grès rouge, dont la surface se trouve un peu au-dessous du niveau inférieur du canal. Ce grès est très-mou à creuser, et ne constitue pas un obstacle sérieux à la construction d'un canal. On pense que la mousse, desséchée, peut être enlevée en grande partie au moyen du feu, et l'on réduirait ainsi les excavations à faire à une profondeur moyenne de 28 pieds au passage du plateau d'épanchement. La ligne établie passe à travers cette mousse.

Pour s'assurer s'il était possible de construire le canal, on a d'abord cherché à découvrir un endroit praticable pour franchir ce plateau d'épanchement. Les faits que l'exploration a développés ont résolu la question dans un sens favorable, comme on peut s'en convaincre en consultant le rapport de M. Stark, ainsi que les profils et les états comparatifs soumis avec le présent. Comme il n'y avait aucun doute sur ce point, la ligne directrice de ce canal a été fixée sur tout le parcours, et la nature du sol examinée par des forages pratiqués à des intervalles de 500 à 1,000 pieds. Le profil fourni par M. Stark donne, de cette manière approximative, la quantité d'argile, de sable, de roc et de mousse qu'on aura probablement à enlever.

Il n'est pas improbable que l'on opère quelque autre changement dans la localisation, de manière à éviter de creuser dans le roc; mais d'un autre côté, la ligne explorée peut être considérée comme finale, et le plan de l'ouvrage dressé en conséquence.

La ligne commence à l'embouchure de la rivière Laplanche, comme il est dit plus haut, et se rend directement à Fox's Point, en traversant le chemin de fer Intercolonial à la courbe que fait la Laplanche; de Fox's Point, elle court vers l'ouest en passant, pour se rendre au lac Long, sur un terrain bas et humide.

Elle franchit ce lac, traverse la rive mousseuse déjà décrite, puis passe par le marais de Black Ash, et descend le petit bras occidental de la Tidnish, et vient tomber par un éclusage dans la Tidnish, un peu en avant du moulin de Doyle. De là à la Baie Verte, le canal passera dans le lit principal de cette rivière, qui doit être élevée de cinq pieds au-dessus du niveau des hautes eaux de la Baie Verte par une digue construite à son embouchure, et le chenal sera redressé en coupant les battures au pied des côteaux. Actuellement la marée se fait sentir dans la Tidnish jusqu'à la digue du moulin de Doyle, et l'exhaussement de 5 pieds des eaux de cette rivière, pour diminuer les excavations, nécessitera l'annulation de ce privilège de moulin. Le canal, avec ce niveau ainsi élevé, doit passer sur la pointe du terrain bas jusqu'à la tête de la Tidnish, et de là par un remblai long de $2\frac{1}{2}$ milles sur les hauts-fonds de la baie, jusqu'à la quatrième écluse, qui sera placée à l'abri du récif projetant de Wick's Point (nommé Roache's Head dans les cartes de l'amirauté), et se reliera à la terre ferme par un autre long remblai de 1,600 pieds partant de cette pointe. A cette extrémité du canal, les deux jetées d'entrée parallèles auront environ une longueur de 1,800 pieds, et courront dans une direction N. N. E. jusque dans 15 pieds d'eau à la mer basse. A l'extrémité sud du canal, il n'y aura qu'une jetée, qui sera sur le côté ouest. Sa longueur sera d'environ 2,500 pieds, et elle sera formée avec la terre provenant de l'excavation pour l'éclusage.

Il y aura sur ce canal quatre écluses, dont l'une, la deuxième du bassin de Cumberland, sera une écluse de prise d'eau avec porte de révers pour empêcher les marées du printemps d'y venir plus haut que + 92, qui représente le niveau des hautes eaux du canal, et correspond au niveau actuel du lac Long. La première écluse sera placée juste à l'embouchure de la rivière Laplanche où, affalée sur la côte, elle sera protégée contre les courants des fortes marées depuis la rivière Macan jusqu'à la rivière Hébert, et contre les vents qui soufflent dans la baie de Fundy, par la pointe formée par les marais de Main-à-Dieu.

La seconde écluse sera séparée de la première par un bassin long de 600 pieds. Ces deux bassins doivent avoir des murs de même hauteur.

La première aura une chute variant de 0 à 12 pieds, la seconde une chute variant de 0 à 10 pieds dans la direction de la baie de Fundy, et de 0 à 10 pieds vers la Baie-Verte.

La troisième écluse, près du moulin de Doyle, aura une chute de 4 à 10 pieds, et la quatrième, à Week's Point, une chute de 5 à 15 pieds.

Le bief de partage entre la deuxième et la troisième écluse a $12\frac{1}{2}$ milles de longueur, et aura un niveau variable de 6 pieds au-dessus du lac Long, afin de procurer un approvisionnement d'eau suffisant pour la navigation. Le niveau des hautes eaux à cet endroit sera de 92 pieds au-dessus du point de repère, et le même que celui du lac Long et de la suite de petits lacs à la tête de la rivière Laplanche, tandis que le niveau des eaux basses sera de 86 pieds au-dessus du point de repère, — ce point étant supposé être à 50 pieds au-dessous du niveau ordinaire des eaux basses, comme dans l'étude faite par ordre du ministère.

Le seuil de l'écluse d'entrée, à l'embouchure de la rivière Laplanche, sera placé à + 55 au-dessus du point de repère, de sorte que les navires d'un tirant de 15 pieds puissent entrer quand l'eau est à + 76.

Le niveau moyen de la mer, d'après les observations de la marée résultant de l'étude faite par ordre du ministère, est de + 71,60 au-dessus du point de repère, de sorte que le canal peut servir $12\frac{1}{2}$ heures par 24 heures.

C'est un des résultats remarquables de cette exploration, et il tend à confirmer l'exactitude des observations de la marée, que le niveau moyen de la rive est le même dans les deux baies, savoir : + 71,60 au-dessus du point de repère.

Le seuil de l'écluse d'entrée, à la Baie-Verte, sera placé à + 52 au-dessus du point de repère, de manière que les navires puissent y pénétrer en tout temps de la marée. On a choisi ce point parce

qu'il est facile de pourvoir à un éclusage continu à cette extrémité du canal. Il suffit d'asseoir les seuils d'écluse et les jetées d'entrée à 3 pieds au-dessous de l'extrémité ouest du canal, pour obtenir ce grand avantage pour les navires entrant ou sortant par cette extrémité du canal.

La longueur du second bief, entre la troisième et la quatrième écluse, est de $7\frac{1}{10}$ milles. La longueur totale du canal entre les écluses d'entrée, sur le tracé, est de $20\frac{1}{2}$ milles.

La distance à vol d'oiseau, de l'embouchure de la rivière Laplanche à la tête de la Tidnish, est de 17.10 milles, et en suivant le tracé, de 18.37 milles. Cette différence est due au fait que pour éviter des frais, le canal a suivi le terrain bas jusqu'au-delà du point de partage, et ensuite plusieurs détours de la vallée de la Tidnish.

Le fond du point de partage ayant été supposé à + 70 au-dessous du point de repère, la profondeur générale des excavations dans les marais sera de 22 pieds. L'endroit le plus élevé de ce point de partage repose sur la mousse déjà décrite, à 48 pieds au-dessus du lit du canal, et en retranchant 20 pieds d'épaisseur de mousse, l'excavation solide à travers le plateau d'épanchement serait réduite à 28 pieds, comme il est dit plus haut, ou seulement 6 pieds au-dessus du niveau général des marais.

Pour un canal exécuté d'après les dimensions recommandées par la commission des canaux,—100 pieds de large à la base avec une profondeur de 16 pieds d'eau pour permettre aux navires d'un tirant de 15 pieds d'y passer, et des talus dans l'argile de 2 à 1, et dans le roc de $\frac{1}{4}$ à 1, — M. Stark calcule que la quantité de terre à extraire sur la ligne tracée sera de 9,160,000 pieds.
De roc 440,000 „
Et de mousse, dont la plus grande partie peut être enlevée au moyen du dessèchement et du feu 1,090,000 „

On peut réduire de beaucoup la quantité de roc à extraire : 1o. en changeant la ligne pour éviter l'extraction des 40,000 mètres cubes indiqués sur le profil à Black Point et à Fox's Point; et 2o. en réduisant à 50 pieds la largeur du fond à creuser dans le roc à travers le plateau d'épanchement. Mais afin de faire une juste comparaison de cette ligne avec les autres lignes projetées, il faut donner les quantités totales.

CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES.

En outre des quatre écluses ci-haut mentionnées, il faudra pour l'approvisionnement et le service de ce canal :—

Une porte auxiliaire à la courbe de la Laplanche, près de la traverse du chemin de fer Intercolonial, pour emplir et vider le bief culminant, selon le besoin, et assez élevée pour contenir les marées au-dessus de + 92, niveau des hautes eaux du canal;

Deux déversoirs avec portes à vannes, dont l'un près du chemin de Tyndal pour décharger l'eau de marée du bief culminant dans la Tidnish, et l'autre dans le barrage de l'embouchure de la Tidnish. — Ces réservoirs doivent être construits pour régler le niveau de l'eau dans le premier et le second biefs, ainsi que pour les vider quand des réparations seront nécessaires.

Un pont tournant, à simple voie, à la traverse du chemin de fer Intercolonial. — Il sera de fer forgé, balancé sur un pilier central en maçonnerie solide, avec deux ouvertures de 50 pieds chacune, pour permettre aux navires de passer dans le canal quand le pont sera ouvert.

Les culées seront également en maçonnerie solide. Ces dernières, et le pilier central, seront protégés par des ouvrages de pilotis. Le pilier et les culées reposeront sur une plate-forme en bois traversant tout le canal et garnie de planches de remplissage à chaque bout pour protéger le canal contre toute érosion quand l'eau est retirée pour en nettoyer le lit.

Un pont tournant en bois sur la chambre de la deuxième écluse, et un autre sur celle de la troisième écluse. Quatre ponts de chemins ordinaires : 1o. au grand chemin entre Amherst et Sackville; 2o. au chemin de Eddy; 3o. au chemin de Tyndal; et 4o. au grand chemin entre le village de la Baie-Verte et Pugwash.—Ces quatre ponts seront en bois, à simple voie, avec chacun une ouverture de 50 pieds. Les piliers et les culées seront en pilotis protégé par des pieux de défense.

En outre de ces ponts, il peut être nécessaire à certaines stations intermédiaires de mettre des bateaux à fond plat, comme sur le canal de Beauharnois, pour la commodité des propriétaires riverains. Ces bateaux seront amarrés dans des enfoncements, ou baies, construits à cette fin, et seront manœuvrés au moyen de cordages en fil de fer, ou chaînes, tendus à travers le canal et reposant au fond de l'eau.

Il ne sera pas nécessaire de construire plus d'un aqueduc en siphon sous ce canal, dans tout son parcours, d'une rive à l'autre. Cet aqueduc se trouvera à la courbe que fait la Laplanche, près de la traverse du chemin de fer, dans le but de faire écouler l'eau de l'aboiteau sous le chemin de fer, près de la traverse.

Il peut être fait de bois, ou un tuyau en fonte peut être posé sous le canal.

APPROVISIONNEMENT D'EAU.

Sans un approvisionnement d'eau suffisant, la construction d'un canal serait entièrement futile,—à moins que l'on ne démontre d'une manière évidente qu'il est suffisant pour alimenter sans relâche les écluses dans les deux directions, durant le temps où le canal est accessible en outre d'une large marge pour le coulage et l'évaporation, ce canal ne devrait jamais être entrepris. Mais je pense que, d'après les faits que j'ai à communiquer sur ce point, l'on admettra que cette remarque ne s'applique pas au cas actuel.

On a l'intention, comme je l'ai dit dans mon premier rapport, de s'approvisionner d'eau à deux sources:—1o. à la pleine mer dans la baie de Fundy;—2o. dans les lacs d'eau douce aux sources de la rivière Laplanche. Comme il est dit plus haut, le lac Rond, le lac Long et les autres petits lacs qui alimentent la Laplanche sont presque tous sur le même niveau, + 92 au-dessus du point de repère, et à la même hauteur que les marais d'Amherst. De fait, entre le lac Long et Fox's Point, sur une étendue d'environ $2\frac{1}{2}$ milles, toute la région paraît unie. La surface de ces lacs est, en conséquence, prise pour le niveau des hautes eaux du canal, le plus bas se trouvant à + 86 au-dessus du point de repère. Ce niveau variable de 6 pieds procure de l'espace pour recueillir l'eau nécessaire au fonctionnement du canal.

Il sera rempli, de temps en temps, en cas de besoin, par les hautes mers dans le bassin de Cumberland, chaque fois qu'elles s'élèveront plus haut que le niveau de + 86 au-dessus du point de repère. Si l'eau de ce bassin, à la mer basse, est excessivement fangeuse, généralement, à la mer haute, elle est assez claire et peut servir au canal aussi bien que celle de la Grande-Rivière qui alimente le canal Willand. Par conséquent, on ne peut s'opposer à l'admission de l'eau de la marée s'élevant au-dessus du niveau des eaux basses du point de partage.

Le niveau des eaux basses du bief de partage + 86, correspond à la limite *minima* en moyenne des hautes eaux, en prenant pour la plus basse mer de chaque mois, celle donnée dans les observations sur la marée de l'étude faite par ordre du ministère;—de sorte que la portée *maxima* de toutes les petites marées au-dessus de ce niveau, et la limite extrême des grandes marées jusqu'à + 96, les plus hautes observées, seront utiles au canal. Quoique nous ne puissions pas compter, pour alimenter le canal, sur des grandes marées allant jusqu'à + 96, comme celles qui ont été observées, encore moins sur la marée Saxby de + 100, cependant, il faut en tenir compte; mais nous pouvons raisonnablement prendre la portée mensuelle moyenne des grandes marées assignées à + 94 par l'étude, ou à 2 pieds au-dessus du niveau supposé des hautes eaux du canal, comme une source certaine pour l'alimentation de ce canal. On peut l'alimenter par la seconde écluse et par des portes d'approvisionnement à la courbe de la rivière Laplanche, tandis que ces mêmes structures, par leurs portes auxiliaires, serviront à contenir les plus hautes marées qu'on ne peut admettre dans le canal sans danger.

La quantité d'eau que l'on peut garder dans l'espace variable du bief culminant, d'une profondeur de 6 pieds et d'une longueur de $12\frac{1}{2}$ milles, est de

69,696,000 pieds cubes.

Cependant les lacs peuvent en contenir beaucoup plus.

	Pieds carrés.
La superficie du lac Rond est de	7,695,600
Lac Long..	10,002,800
Les autres petits lacs.	7,050,000
Total	24,748,400

sans compter les baies flottantes autour de ces lacs.

Si l'on prenait de ces lacs 6 pieds d'eau pour alimenter le canal à son niveau le plus bas de + 86 au-dessus du point de repère, ils donneraient un approvisionnement de

	Pieds cubes.
$24,748,400 \times 6 =$	148,490,400
A cela, ajoutez la quantité dans le prisme du canal.	69,696,000
Total	218,185,400
Etant une moyenne pour chaque pied d'élévation de	36,364,400
Ou pour chaque pouce d'élévation et de chute . . .	3,030,560

Il sera démontré que cette quantité d'eau, jointe à l'approvisionnement que fournira la marée, est plus que suffisante pour le service du canal; mais si le commerce exigeait dans l'avenir un approvisionnement plus considérable, cette quantité pourrait être doublée en construisant un canal de six pieds de profondeur sur un mille seulement de longueur, à travers les marais qui séparent le lac Rond, sur la Laplanche, du lac Hacmatack sur la Missisquash, et d'autres tranchées plus petites pour les relier avec le lac Patten et le lac Long. Et la série interminable de lacs formant la source de la Missisquash, dont le niveau se trouve de 3 à 4 pieds au-dessus du lac Rond, mariant ainsi les flots des deux rivières, procurerait un surcroît d'eau douce pour le nettoyage du canal, et un approvisionnement abondant pour son service

QUANTITÉ D'EAU DÉPENSÉE.

Le fonctionnement du canal, avec des éclusages continus dans les deux directions du bief de partage, et un éclusage toutes les 15 minutes pendant $12\frac{1}{2}$ heures par 24 heures, exige 50 éclusages par jour de chacune des écluses No. 2 et 3 du bief culminant, soit 100 éclusages par jour, permettant le passage à 50 navires dans chaque direction par 24 heures.

Ces écluses ont une chute variant de 4 à 10 pieds.

La chute moyenne de toutes les écluses peut être portée à 8 pieds.

	Pieds cubes.
Alors un éclusage prendra $270 + 40 + 8 = 86,400$ pieds cubes, et 100 éclusages dépenseront	8,640,000
Ajoutez 10 éclusages vers la Baie-Verte, à cause de la facilité d'y entrer en tout temps de la marée, qui peuvent très-bien être continués pendant 10 jours, à chaque fois.	864,000
Ajoutez pour perte d'eau et nettoyage.	2,496,000
Total de la dépense quotidienne.	12,000,000

orsque le canal fonctionnera dans toute sa capacité.

L'évaporation, au point de partage, sera compensée par la pluie et les sources naturelles qui alimentent ces lacs et les tiennent toujours pleins d'eau, ce qui prouve qu'ils ne sont pas diminués par l'évaporation.

Quant à la perte par infiltration, elle sera très-restreinte ou nulle, si l'on considère que le canal doit être creusé dans un sol argileux solide, déjà imprégné d'eau, et probablement entrecoupé de sources, et qu'il ne peut pas y avoir d'écoulement à travers les bords du canal.

Au second bief, la Tidnish fera plus que compenser la perte d'eau produite par ces causes. Ainsi, dans les circonstances, la seule quantité d'eau dont on devra s'approvisionner ne sera que pour l'éclusage, perte par filtration, et le nettoyage, et 12 millions de pieds cubes seront suffisants pour la dépense quotidienne.

Alors, comme le volume d'eau dans le canal et dans les lacs entre + 86 et + 92 au point de partage, est de 218,186,400 pieds cubes, il suffira pour faire fonctionner le canal, à 110 d'éclusages par jour, pendant pas moins de dix-huit jours, sans qu'on y ajoute d'autres ressources. Mais les grandes marées qui arrivent environ tous les quatorze jours assureront un approvisionnement continu.

Il faudra trente éclusages pour diminuer le bief culminant d'un pouce, et toute la dépense d'eau pour un jour, à cent dix éclusages, n'en réduiront pas le niveau de plus de quatre pouces.

Ces calculs prouvent que le plan proposé pour approvisionner le canal est un plan sûr. A l'eau haute dans le canal, le tirant d'eau sera de 22 pieds, et à l'eau basse de 16 pieds, et il ne sera jamais nécessaire de porter le niveau plus bas que l'étiage, si ce n'est quand on voudra nettoyer le canal.

D'après ce qui précède, on pourrait supposer que, dans le cas où le tirant d'eau ne serait que de 15 pieds, le fond du canal pourrait être élevé de 2 pieds,—ce qui épargnerait autant d'excavation au point de partage, tout en laissant une marge de 4 pieds pour le niveau du canal et en procurant un espace capable de contenir 145,457,000 pieds cubes, soit un approvisionnement de douze jours. Au premier abord cela paraît certain, mais il faut observer qu'il n'y aurait aucun moyen pour dessécher et améliorer le sol à la tête des marais. En tenant le lit du canal à + 70 et en portant le niveau des lacs à + 90, on pourrait établir un drainage suffisant; on peut encore le porter plus bas avec un meilleur effet, tant que la superficie n'en sera pas extrêmement diminuée.

HAVRES.

Il est sans doute aussi important qu'il y ait des accès faciles aux deux extrémités du canal, qu'un abondant approvisionnement d'eau pour sa mise en opération.

Prenons d'abord

LA BAIE VERTE.

Nous trouvons une description détaillée de cette baie et le moyen d'y entrer, dans les instructions pour la navigation du golfe et le fleuve Saint-Laurent, publiées en 1871 et reproduites dans l'annexe.

Il sera démontré, en consultant ces instructions et les cartes de l'amirauté, corrigées jusqu'en 1867, que les navires ne peuvent avoir aucune difficulté à pénétrer dans le canal par ce côté.

Les jetées partent du Cap de Roach, qui est situé deux milles à l'est de la source de la Tidnish, dans une direction N.-N.-E., de manière à protéger les portes d'écluse contre les assauts de la mer, et à favoriser l'entrée et la sortie des navires autant que possible contre tous les vents, mais plus particulièrement contre ceux soufflant de l'est.

L'entrée du canal du éap de Roach est à environ 10 milles N.-N.-O. du havre de Pugwash, où, s'il est nécessaire, les navires venant de cette direction peuvent très-bien mouiller et se mettre à l'abri en attendant que le temps soit favorable pour avoir accès au canal. (Voir les instructions pour la navigation, à l'annexe.)

L'entrée du canal est protégée contre les vents nord et nord-ouest par le cap Tourmente, et contre les vents nord-est par l'île du Prince-Edouard. La baie n'est accessible qu'aux vents d'est, et la direction des jetées est propre à nous donner autant de facilités que possible pour l'entrée et la sortie.

TERMINUS DE LA BAIE DE FUNDY.

La baie de Fundy est remarquable pour la portée extraordinaire de ses marées. C'est une des merveilles du monde, et c'est un sujet d'étonnement qu'une quantité d'eau aussi énorme y entre et en sorte deux fois par jour sans produire plus de commotion. Il n'y a pas de ras de marée en droite ligne de la baie au bassin de Cumberland, et dans le bassin même; l'eau est trop profonde et la ligne trop droite pour donner lieu à ce phénomène. Ayant observé l'opération des marées aux rivières Laplanche et Au-Lac, je fus surpris de voir avec quelle aisance et quelle régularité elle se faisait. Le niveau du grand bassin s'élève et s'abaisse imperceptiblement, tout en conservant, en l'absence du vent, l'apparence tranquille d'un lac.

La hauteur de la marée à Saint-Jean est de 27 pieds pour les grandes et de 23 pour les petites marées, tandis que, d'après l'étude faite par ordre du ministère, elle est de 48 pieds pour les hautes et de 38 pour les basses marées à la tête du bassin de Cumberland.

Ici donc, selon la position de la lune et les autres causes qui influencent les marées, l'eau s'élève de 19 à 24 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, et s'abaisse de 19 à 24 pieds au-dessus du même niveau, deux fois en 24 heures. Dans un temps l'eau monte à une hauteur de 24 pieds au-dessus du niveau ordinaire de la mer, et dans l'autre elle sort de la baie pour venir à 24 pieds au-dessous de ce niveau. Semblables aux oscillations d'un balancier ou aux bras d'une balance, ces énormes volumes d'eau flottent sur l'axe représenté par le niveau moyen de la mer,—et témoignent d'une manière frappante de la force prodigieuse qui règle le mouvement des marées. Ces changements sont si graduels, qu'avec du soin et de l'habileté on peut sûrement naviguer dans cette baie, à part le mauvais temps.

Les cartes de l'amirauté et l'étude sérieuse de ce bassin, ordonnée par le ministère, démontrent que l'eau profonde vient jusqu'à l'embouchure d'Au-Lac, puis fait un détour à angle droit de $2\frac{1}{2}$ milles le long de la côte marécageuse pour se rendre à la Laplanche; mais l'on remarque que sa profondeur n'est pas assez grande pour donner à un gros navire accès à l'une ou l'autre entrée à l'eau basse.

D'après les instructions pour la navigation, il n'y a pas d'endroit de mouillage à l'eau basse en amont de la Pointe de Bois, connue sous le nom de mouillage de Sackville. En amont de cet endroit, elles font remarquer que des petits navires seulement peuvent y naviguer à l'eau basse, mais que les navires marchands s'échoueraient sur la vase du fond. Une personne pratique doit se convaincre, par une étude attentive de ces cartes et instructions, qu'il est impossible de fixer l'entrée du canal à un endroit de ce bassin accessible à toute époque de la marée. De fait, il n'y a pas de navigation possible à l'eau basse pour des navires d'un tirant de 15 pieds. Ils ne peuvent commencer à manœuvrer en sûreté qu'à la demi-marée, ou au niveau de 70 pieds au-dessus du point de repère fixé pour entrer dans le canal. Ainsi, que le terminus soit à la rivière Au-Lac ou à la Laplanche, on ne peut faire qu'un canal fonctionnant seulement à la mi-marée. Mais placer le terminus à la rivière Au-Lac, à l'endroit indiqué sur la carte faite par ordre du ministère, serait exposer les portes d'écluse à l'assaut direct de la mer et à toute la violence des vents du sud-ouest, les plus furieux qui sévissent sur cette côte. Dans ce cas, il serait impossible de maintenir les portes d'écluse, et les navires éprouveraient une difficulté sérieuse pour entrer dans le canal ou en sortir.

D'un autre côté, en plaçant les écluses d'entrée dans l'embouchure de la Laplanche, sous le couvert de la pointe Main-à-Dieu, qui les mettraient à l'abri des vents sud-ouest, les portes seraient protégées contre la mer et les navires pourraient facilement opérer leur entrée.

Pour prouver que les vents sud-ouest agissent avec plus de force à la rivière Au-Lac qu'à la Laplanche, il suffit de voir quels sont le caractère et la condition des digues à chaque endroit. A la Laplanche, elles sont de construction simple et facilement entretenues, tandis qu'à la rivière Au-Lac, elles doivent être construites plus solidement et protégées contre la mer en plaçant à l'extérieur un fort pilotis, et entraînent à des frais consi-

dérables, tellement que, depuis la marée Saxby, en 1869, plusieurs centaines d'acres d'un riche sol marécageux ont été abandonnés, vu qu'il était trop dispendieux de renouveler les digues.

Quand le canal sera en pleine opération, il sera toujours nécessaire de placer, à chaque extrémité et dans les biefs, des remorqueurs à vapeur. Dans les vents contraires, les navires peuvent rester dans le canal jusqu'à ce que le temps redevienne favorable pour être remorqués jusqu'à la mer; ou s'ils désirent laisser leur mouillage au dehors, ils peuvent donner le signal à un remorqueur pour les conduire dans le canal.

Avant l'inauguration du chemin de fer, Amherst recevait son approvisionnement d'eau à l'embouchure de Sharp's Creek, un mille et demi en amont du bassin; et quoi qu'il n'y eût aucune facilité à cet endroit ou à l'embouchure de la Laplanche, les navires marchands ont de temps à autre fréquenté ces localités, quand il y avait quelque chose à faire.

Par conséquent, nous pouvons très-bien conclure qu'avec de bonnes jetées d'entrée à l'embouchure de la Laplanche on peut faire à cette extrémité du canal un port sûr et vaste, d'un accès facile en tout temps, lorsque le flux et le reflux de la mer en permettront l'entrée. On ne niéra pas qu'au moins trois heures avant le flux et trois heures après le reflux, les navires peuvent y entrer pendant le beau temps. Cela donne six heures à chaque marée ou douze heures par jour; ou plus probablement douze heures et demie, comme le veut le plan maintenant soumis.

On peut objecter au projet du canal que j'ai soumis, sous le prétexte qu'à une extrémité c'est un canal dont le fonctionnement aura besoin de toute la marée, et à l'autre que de la mi-marée, et que deux fois plus de navires peuvent y entrer à un bout qu'il ne peut en sortir par l'autre.

J'admets l'existence de cette condition anormale; mais quelqu'un peut-il proposer de la changer? Si, comme il a été démontré, nous ne pouvons avoir qu'un canal de demi-marée à l'extrémité ouest, il faut s'en contenter ou ne pas en avoir du tout. Mais si nous nous déclarons pour la première alternative, c'est-à-dire pour un canal, on ne doit pas prétendre, pour cette raison, avoir plus qu'un canal de demi-marée à l'extrémité est, où, à cause de la hauteur limitée de la marée, nous aurions seulement à placer l'écluse et les jetées d'entrée trois pieds plus bas pour s'assurer de la commodité et de l'avantage d'une entrée accessible à toutes les phases de la marée.

Mais si les conditions physiques empêchent la construction d'un canal de toute la marée, et si l'accroissement du trafic exigeait à l'avenir plus de facilités que n'en offre une simple rangée d'écluses, on pourrait, en doublant les écluses au bassin de Cumberland, y faire passer autant de navires, en douze heures, que par l'écluse simple à la Baie Verte en 24 heures. De cette manière, les conditions seraient égalisées, et le canal de demi-marée à une extrémité ferait autant de besogne que le canal de marée entière à l'autre bout.

Et si l'on démontrait que le trafic, dès le début, exigeait cet arrangement, j'irais encore plus loin, et je conseillerais de faire de suite une rangée de doubles écluses accolées à la rivière Laplanche, parce que, dans ces circonstances, le projet présente de nombreux avantages pour la construction. Cependant, il me paraît plus prudent d'attendre le résultat de l'ouverture du canal, construit avec la plus grande économie possible tout en ayant égard à son efficacité, et de voir quels sont les besoins réels du trafic avant d'entreprendre des travaux plus dispendieux.

LES AUTRES LIGNES PROJÉTÉES.

Le second profil sur le plan est celui de

LA LIGNE LAPLANCHE ET TIDNISH

faite par ordre du ministère. Celle-ci, selon le rapport, a 17.19 milles de longueur d'une rivière à l'autre, et 19.63 milles à l'eau basse, avec 7,206 pieds linéaires de jetée à l'ex-

trémité ouest, et 18,400 à l'extrémité est. Selon le même rapport, la quantité totale d'excavation sur cette ligne est de 21,383,847 verges cubes, dont 3,686,529 de roc solide. La grande différence entre la quantité de travaux sur cette ligne et la ligne localisée est expliquée d'abord par le fait que j'ai choisi pour le canal un niveau plus bas, où l'on trouve moins de roc et où l'autre excavation est réduite au minimum. La ligne localisée passe par le lac Long, un mille à l'ouest de la pointe où passe la ligne déjà mentionnée, qu'il aurait fallu creuser de 30 à 40 pieds de plus, et où, comme il est démontré par le profil, une immense quantité de roc solide devra être enlevée. En second lieu, cette ligne passe directement sur le terrain élevé pour se rendre au cap de Tidnish, par une voie plus courte, mais sur laquelle il y aurait beaucoup de travaux inutiles.

L'on verra qu'en descendant dans la vallée de la Tidnish, dans la direction du moulin de Doyle, et en portant son niveau à 5 pieds au-dessus des hautes eaux, on peut éviter beaucoup d'excavations.

LA LIGNE MISSISQUASH,

tracée d'après l'ordre du ministère, la troisième sur le profil, part de l'embouchure de la rivière-Au-Lac, suit la base du coteau de Cumberland, et remonte la vallée de la Missisquash en traversant cette rivière et en se reliant à la ligne de la rivière Au-Lac à sa source. Sa longueur, pour se rendre au cap de Tidnish, d'une rivière à l'autre, est de 18.86 milles, et entre chaque baie à l'eau basse, de 21.45 milles. Elle a 4,000 pieds linéaires de jetée à l'extrémité ouest, et 18,400 pieds à l'extrémité est. Le rapport indique que la quantité d'excavation sera de 22,640,743 verges cubes, dont 1,207,508 de roc solide.

Le tracé convenable d'une ligne par la vallée de la Missisquash serait le suivant :—

Partant du bassin de Cumberland, sur le côté ouest de l'île aux Langues, et environ à mi-chemin entre cette île et la crique Cumberland, elle passerait en droite ligne en remontant la vallée vers le point où la frontière provinciale coupe la Missisquash, puis d'un point vis-à-vis la rigole d'alimentation, se rendrait en droite ligne vers le lac Rond jusqu'à son intersection avec le récent tracé de la ligne Laplanche. Après la ligne Laplanche, c'est la plus favorable que l'on puisse trouver. Elle n'est qu'un peu plus longue, mais la quantité de roc et de terre à creuser serait beaucoup plus grande que sur la ligne Laplanche.

Mais les objections les plus sérieuses à cette ligne sont :— 1o. l'exposition des écluses de l'entrée ouest à l'action des vagues; et 2o. l'obstacle que présenterait la rigole d'alimentation à la formation des terrains marécageux. Tout canal à construire doit être isolé de la rivière, tant pour sa protection que pour laisser libre les moyens de former de nouveaux terrains marécageux.

LA LIGNE AU-LAC ET TIDNISH.

Depuis l'époque où l'arpenteur Robert C. Minnitte a, le premier, tracé la ligne d'un canal entre le bassin de Cumberland et la Baie Verte, par les rivières Tintamarre, Au-Lac et Tidnish, en 1822, cette route semble avoir été la ligne favorite. Elle est recommandée par Francis Hall, ingénieur civil, qui a suivi la ligne de Minnitte d'assez près, en 1825. Pour un canal de 8 pieds, avec six écluses de $105\frac{1}{2} \times 20\frac{1}{2} \times 8$ pieds, il a proposé de se servir de $3\frac{1}{2}$ milles de la rivière Au-Lac, depuis sa jonction avec la Tintamarre, et fit rapport que la longueur de la navigation artificielle entre la rivière Au-Lac et la Tidnish n'était que de 11 milles et 241 verges, tandis que la distance totale entre les endroits de mouillage à chaque extrémité était de $19\frac{1}{2}$ milles. Il calculait qu'un canal de ce genre coûterait £67,728 14s. 10d.

Les plans de M. Hall furent soumis à Thomas Telford, fondateur de l'institution des ingénieurs civils, qui, dans un rapport imprimé sans date, et suivant la ligne tracée par M. Hall, changea les niveaux, réduisit le nombre des écluses à quatre, et calcula qu'un canal de 13 pieds avec des écluses de $150 \times 40 \times 13$ pieds, coûterait £155,898 5s. 5d. Ensuite, en 1843, nous avons l'étude et le rapport du capitaine Crawley, des in-

généieurs royaux, sur la route du Petitcodiac et Memramcook à Shédiac, ainsi que sur celle des rivières Au-Lac et Tidnish, du bassin de Cumberland à la Baie-Verte. Tandis qu'il regardait la dernière comme la plus naturelle pour une voie de communication entre la baie de Fundy et le golfe Saint-Laurent, il considérait la construction d'un canal de la description ordinaire comme impraticable.

D'après l'étude faite par ordre du ministère, dont on ne peut mettre en doute l'exactitude, la ligne entre la rivière Au-Lac et la tête de la Tidnish a 18.84 milles de long, d'une rive à l'autre, et une longueur totale entre l'eau basse de chaque baie de 21.43 milles. Le rapport porte la quantité d'excavations à 22,057,633 verges cubes, dont 2,472,054 sont dans le roc. La longueur des jetées à l'ouest est de 4,000 pieds, et à l'est de 18,400 pieds.

Ayant donné les raisons pour lesquelles j'objecte à cette ligne, dans mon rapport du 27 août dernier (*voir annexe*), il est inutile de les répéter ici. Elles ont été clairement énoncées et suffisent à démontrer que cette ligne est inadmissible.

LA LIGNE DE MEMRAMCOOK ET SHÉDIAC.

Robert C. Minnitte, en 1823, a fait l'exploration d'une ligne pour un canal entre l'île Dorchester, sur la baie de Fundy, et la baie de Shédiac, en remontant la vallée de Memramcook, et elle fut ensuite étudiée et consignée dans un rapport par Francis Hall, L.-C., en 1825, et par le capitaine Crawley, des ingénieurs royaux, en 1843. Les plans et profils de la première et de la troisième étude, déjà mentionnés, sont maintenant en la possession du gouvernement. On savait que ce dernier avait fait rapport "que le manque d'eau pour l'alimenter rend la construction d'un canal de la description ordinaire impraticable ;" mais en conséquence des représentations qui avaient été faites au gouvernement pendant que M. Stark était occupé à localiser la ligne Laplanche, vous me donnâtes instruction d'examiner de nouveau cette ligne et le tracé Moncton. L'objet principal de cette étude était de voir si les lignes projetées du Nouveau-Brunswick avaient été entièrement examinées au point de vue du génie dans les explorations précédentes, et de démontrer si les études précédentes étaient en tout point conformées à l'exactitude. Par conséquent, on n'a pas poussé plus loin les études, du moment que l'on eût fait cette démonstration. On regardait comme inutile de dépenser plus de temps et d'argent sur des lignes qui, au premier examen, avaient été rangées dans la catégorie de celles que le capitaine Crawley avait désignées comme "*impraticables*."

Pour s'en convaincre, il suffit de consulter la feuille des profils comparés, soumis avec les présentes, et d'examiner le relevé suivant :—

La ligne Memramcook, d'une rive à l'autre, a une longueur de 22.92 milles, et d'une extrémité à l'autre des jetées d'entrée, 25.59 milles. La quantité d'excavations n'est pas donnée à cause des considérations suivantes :

S'il y avait de l'eau pour approvisionner le canal au point culminant, il faudrait seize écluses et 28,200 pieds linéaires de jetée ; mais comme toute l'eau disponible n'est qu'une fraction de la quantité nécessaire au fonctionnement du canal, on ne doit pas songer à la construction des écluses.

Puis, si nous avons la hardiesse d'envisager la tranchée qu'il faudra faire pour un canal de marée, l'on verra qu'elle nécessiterait une excavation dans le roc et la terre sur une longueur de 25 milles, et une profondeur de 115 pieds au bief culminant. La quantité cube à extraire d'une telle tranchée serait prodigieuse.

LA LIGNE MONCTON ET SHÉDIAC.

Cette ligne est encore moins favorable pour un canal que la ligne Memramcook, et la quantité de matériaux à extraire n'est pas donnée pour la même raison. On pense que le simple énoncé des faits de l'étude suffit pour convaincre qui que ce soit que l'idée de sa exécution ne peut pour un moment être entretenue.

La longueur de la navigation artificielle, là où elle est possible, serait de 34.69 milles,

et le nombre des écluses, s'il y avait de l'eau pour les mettre en opération, serait de dix-neuf.

La seule source d'approvisionnement pour un canal de Moncton à Shédiac est un petit bassin au milieu des côteaux appelé l'étang de Humphrey, d'environ 500 acres d'étendue, avec une superficie d'irrigation très-restreinte pour l'alimentation. Il sert maintenant à l'exploitation de moulins.

Si l'on proposait la construction d'un canal de marée, il faudrait une tranchée de 17 milles de long, entre Moncton et Shédiac, et profonde de 150 pieds au point culminant. Il faudrait encore barrer l'embouchure de la Petitodiac, afin de faire disparaître le ras de marée et d'établir la navigation en eau calme jusqu'à Moncton, nouvelle distance de 17 milles, dont la plus grande partie devrait être draguée pour y former un chenal suffisant.

Je pense qu'il me suffit d'énoncer ces faits au sujet des lignes projetées au Nouveau-Brunswick, entre la baie de Fundy et Shédiac, pour démontrer d'une manière concluante que l'idée de construire un canal navigable soit par Memramcook ou Moncton ne doit pas être entretenue, et ne mérite pas une discussion sérieuse.

ÉVALUATION.

Mon évaluation des frais de construction pour un canal des dimensions recommandées par la commission des canaux, de 100 pieds de large à la base et d'un tirant d'eau de 15 pieds, avec des écluses de 270 × 40 × 15, par la ligne Laplanche et Tidnish, localisée par M. Stark, est de \$5,317,000.

Mais si l'excavation du roc est réduite à une largeur de 50 pieds au fond, comme il a été suggéré, l'estimation dans ce cas sera de \$5,000,000.

L'évaluation se compose des items suivants :—

	Verges cubes:	
Pour l'excavation	de terre.....	9,160,000
	de roc	440,000
	de mousse	1,090,000
		\$3,517,000
Pour terrassements, Baie-Verte.....		268,000
Pour quatre écluses.....		793,000
Pour un pont de chemin de fer et quatre ponts ordinaires...		69,000
Pour des jetées d'entrée à la baie de Fundy et à la Baie-Verte		365,000
Pour digue sur la Tidnish et pour déversoirs et portes d'écluse		105,000
Pour terres, dommage aux terrains, aux propriétés, génie et surintendance.....		200,000

MANIÈRE DE PROCÉDER A L'OUVRAGE.

L'évaluation précédente est basée sur l'hypothèse que toute la terre, y compris l'argile le sable et la vase, sera extraite à l'aide du travail manuel, ou par quelque moyen mécanique, et à des prix suffisants pour couvrir les frais de l'exécution de l'ouvrage de la manière ordinaire.

Néanmoins, je propose d'enlever la plus grande partie de cette terre — il m'est impossible de dire combien — au moyen de la marée de la baie de Fundy.

Depuis la description qui a été donnée plus haut du phénomène de la marée dans cette baie merveilleuse, et d'après l'examen et l'appréciation de la force de curage qu'ont les marées, comme c'est le cas dans les quatre rivières qui servent d'écoulement aux eaux des marais d'Amherst et Sackville, sans le secours de l'art, aussi bien que par les rigoles d'alimentation construites pour former de nouveaux terrains marécageux, l'on comprendra que ces forces sont très-grandes et qu'elles peuvent être mises à profit.

Il est bien connu que la force de nettoyage qu'a la marée est en raison directe de la chute et du volume de l'eau employée dans l'opération.

Je propose d'abord de creuser dans les marais, au point de partage et dans l'axe du canal, un chenal de 54 pieds de largeur à la surface et de 13 pieds à la base, avec une profondeur de 18 pieds ou à peu près; et de former, avec les matériaux de cette tranchée, des remblais de chaque côté, à des distances convenables de la ligne centrale pour donner au

canal toute sa largeur, y compris les talus et les levées. Ces remblais devront servir de digues pour isoler le canal des terrains adjacents, et être élevés à + 102, ou 2 pieds au-dessus de la marée Saxby. Ils s'élèveront de 10 pieds au-dessus des marais et auront 20 pieds de largeur au sommet; ainsi ils formeront, de chaque côté du canal, une bonne route carrossable qui sera d'une grande commodité pour l'exécution des travaux.

Ce goulet, avec ses digues, doit partir de l'embouchure de la rivière Laplanche, et se rendre, par les marais et le lac Long, jusqu'au plateau d'épanchement; puis, du côté est, du bief de partage jusqu'à l'emplacement de la troisième écluse sur la rivière Tidnish.

Des goulets de moindres dimensions devront être pratiqués dans la mousse au point culminant pour la dessécher, de sorte qu'elle puisse être brûlée. Quand cela sera exécuté, un fossé doit être pratiqué dans la terre et le roc au bief culminant, de telles dimensions que l'on jugera les plus favorables; et à un endroit convenable sur ce fossé, on placera une porte d'arrêt temporaire pour donner les moyens de contrôler le courant qui y passera. Une autre porte d'arrêt temporaire peut être nécessaire entre la deuxième écluse et le chemin Intercolonial, mais elle n'est pas considérée comme d'une nécessité absolue.

Pendant que cet ouvrage marchera, des dragueurs à vapeur travailleront sur la Tidnish à redresser le chenal à travers les battures, et les matériaux qu'ils en retireront seront déposés dans les sinuosités du vieux chenal, de manière à donner une direction convenable au courant, qui est destiné à l'agrandir et à le compléter.

Il faudra commencer de suite la construction d'un pont tournant pour le chemin Intercolonial, tel que déjà décrit, en ayant soin que l'ouvrage soit exécuté de la manière la plus convenable possible, pour empêcher qu'il soit affecté par le courant de nettoyage pendant la construction du canal, ou après son inauguration.

Des ponts fixes temporaires peuvent être jetés sur ce canal aux endroits où il coupe les voies publiques, et protégés par des pilotis, des fascines, et des pierres, s'il est nécessaire.

On peut aussi commencer de suite le bassin d'approvisionnement permanent au coude de la rivière Laplanche, mais il vaudra mieux ne commencer les première, deuxième et troisième écluses qu'après le nettoyage du chenal. Cependant les matériaux pour leur construction doivent être tenus prêts.

Néanmoins, la tranchée sur la pointe Tidnish et la construction de la levée formant le bassin en avant de l'écluse No. 4, ainsi que l'écluse et les jetées, peuvent être commencées aussitôt que le contrat sera donné.

Puis, quand tous ces ouvrages seront prêts, le chenal creusé au point culminant, des dragueurs à vapeur, remorqueurs, chalands et herses en disponibilité, et une ligne télégraphique établie pour communiquer instantanément d'un bout du canal à l'autre, on pourra y admettre les hautes eaux du bassin de Cumberland, et leur laisser prendre leurs cours jusqu'à la Baie-Verte, tout en observant soigneusement l'effet produit par chaque marée.

Selon l'étendue des marées, la chute de la baie de Fundy à la Baie-Verte variera de 14 à 24 pieds, avec une rapidité, si elle est uniforme sur tout le parcours, de 2 à 5½ milles à l'heure dont la moindre suffit pour balayer le sable, les graviers et les cailloux ronds. Le courant de nettoyage peut être augmenté, modéré ou entièrement arrêté dans aucun temps, et deux fois par jour le lit du canal sera mis à nu pour l'examen afin qu'on voie et règle la marche de l'ouvrage. Pendant l'opération de ce courant produit par la marée, et qui sera puissamment secondé par l'eau des lacs en arrière, les dragueurs, les chalands et les herses travailleront à briser les parties dures des talus et du fond, en enlevant les pierres et en donnant ainsi une bonne direction au courant.

La fondrière en aval du lac Long peut être coupée en morceaux convenables et laissée aller à la dérive jusqu'à la mer. De cette manière, on croit que la plus grande partie de cette fondrière sera enlevée à peu de frais.

Sans doute, il n'est pas possible de calculer quel temps il faudra pour faire l'ouvrage s'il est conduit de cette manière; mais je puis dire cependant que si c'est le moyen le plus économique, c'est aussi probablement le plus rapide et le plus propre pour enlever les matériaux. Deux fois par jour, qu'il fasse beau ou mauvais, à la clarté ou dans les ténèbres, l'hiver ou l'été, l'opération se continuera avec un effet croissant, d'une extrémité à l'autre, jusqu'à ce que l'on trouve nécessaire de l'arrêter définitivement.

En aucune autre manière il ne sera possible d'agir aussi efficacement avec le sable mouvant que l'on doit très-probablement rencontrer dans le cours de l'excavation. Ce sable ne peut être excavé, mais il peut être balayé par un courant très-modéré. Ce fait seul devrait décider de la question.

Si la plupart des matériaux peuvent être ainsi entraînés, au lieu de couvrir de riches terrains marécageux avec des levées formées du déblai, on pourra alors réduire avantageusement la largeur du terrain nécessaire au canal.

Naturellement, on demandera ce que l'on fera des 5 ou 6 millions de verges cubes de matériaux enlevés par le courant du canal, si l'on adopte ce moyen : la plus grande partie, je pense, sera jetée sur les battures de la Baie-Verte, puis, par la force des vents d'est qui soufflent dans cette baie, déposée principalement le long du rivage où elle formera de riches terrains dont profiteront les propriétaires de la côte. Le reste se fixera sur les hauts-fonds de cette baie qui ne peuvent jamais être utilisés pour la navigation.

Il n'est pas probable que la pêche des aloses dans la Baie-Verte soit endommagée d'une manière permanente par cette accumulation de vase, parce qu'il est bien connu que les plus belles pêcheries d'aloses du bassin de Cumberland ont un fond précisément semblable à celui que ces matériaux formeront.

D'un autre côté, cela fera peu ou point de mal de renvoyer dans le bassin de Cumberland une partie infinitésimale des mêmes matériaux que ses eaux, dans les siècles passés, ont répandus sur le terrain ; — tandis que le courant de nettoyage à l'embouchure de la Laplanche améliorera cette entrée du canal et procurera probablement de meilleurs emplacements pour les deux écluses d'entrée.

CONTRATS.

Si les travaux sont faits de la manière que je viens de suggérer, il sera de l'avantage de l'entrepreneur, comme du gouvernement, que les travaux du canal soient donnés en un seul contrat, ou certainement pas plus qu'en deux contrats ; dans ce cas, la division devra se faire à l'embouchure de la Tidnish.

Le contrat de la rivière Laplanche à la Tidnish devrait être donné en bloc, avec une liste des prix y annexée, simplement pour faire plus facilement l'estimation de la marche de l'ouvrage. L'entrepreneur devrait prendre le risque et le bénéfice des opérations de nettoyage et, avec l'approbation de l'ingénieur résidant, diriger les travaux à sa manière pour avoir tout le profit du procédé de nettoyage.

Le contrat de l'embouchure de la Tidnish au Cap de Roach ne devrait être donné que d'après un cahier des charges.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur.

SAMUEL KEEFER.

I. C.

Ottawa, 18 février 1873.

ANNEXES

DU RAPPORT SUR LE

CANAL DE LA BAIE VERTE.

ANNEXE No. 1.

OTTAWA, 27 décembre 1872.

CHER MONSIEUR,—Conformément à l'arrangement arrêté entre nous en septembre dernier j'ai commencé le tracé du canal de la Baie-Verte, *via* les rivières Laplanche et Tidnish, à la Nouvelle-Ecosse, le 1er octobre, et vers le 1er novembre, je l'avais assez avancé pour me convaincre, hors de tout doute, que votre opinion sur les facilités qu'offre cette route était bien fondée.

Afin de déterminer de suite la nature véritable du point culminant, j'ai commencé le tracé à la tête du lac Long.

De cet endroit, je l'ai poussé sur votre ligne projetée, dans une direction est, jusqu'au-delà du point culminant, puis en aval de la Tidnish jusque près de son embouchure, où, tournant à droite, il traverse l'isthme formé par Tidnish Head, longe la Baie-Verte sur une distance de près de deux milles, et va aboutir vis-à-vis l'écluse d'entrée du canal, en eau profonde, —à 1,600 pieds environ de la pointe appelée Week's ou Rouch's Head.

L'eau, entre ce point et Tidnish Head, est retenue par une levée faite des matériaux extraits d'une tranchée à travers ce dernier endroit, laquelle forme un vaste bassin en tout propre à des fins de colonisation.

Cette partie de la ligne terminée, je suis retourné au point de départ, à la tête du lac Long, et j'ai continué le tracé à l'ouest à travers ce lac et le long des marais formés par la rivière Laplanche et la baie de Fundy.

Le grand objet étant de trouver l'endroit le plus bas du point culminant pour faire passer le canal, on résolut de parcourir plusieurs lignes et sections transversales pour parvenir à ce but; mais comme le pays est couvert d'un bois très-abondant, on prévoyait qu'il faudrait beaucoup de travail et de temps avant d'en arriver à quelque certitude sur la question, lorsqu'on découvrit une surface plane sur laquelle passait une des lignes et qui avait une profondeur de 10 à 20 pieds formée entièrement de mousse reposant sur ledit d'un lac disparu aujourd'hui.

La profondeur de cette mousse réduisait l'excavation solide à travers le point culminant à une moyenne de 5 à 6 pieds de plus seulement qu'à travers les marais, et réglait la question du tracé, vu qu'en ôtant la mousse, on se procurait un passage, et le seul, sur le point culminant pour aller d'un côté à l'autre.

Des forages exécutés depuis avec soin, à des intervalles de 500 pieds, sur cette plaine, ont démontré la vérité de la conclusion à laquelle j'en étais alors arrivé, à savoir: qu'il existait autrefois un lac, ou plutôt qu'il existe encore au fond de la mousse qui le recouvre ou absorbe l'eau qu'il renferme. Deux petits cours d'eau, chacun à l'extrémité du point culminant, sortent de cette couche de végétation et coulent des deux côtés, c'est-à-dire celui de l'est dans la Baie-Verte, et celui de l'ouest dans la baie de Fundy. L'établissement d'un système de drainage sur ce lac aura pour effet de diminuer le volume de cette mousse des deux tiers et de la rendre en même temps inflammable, de sorte qu'elle peut être en grande partie consommée sur place.

Étant simplement végétale, elle est exempte de tout mélange de sable et de terre. La couche inférieure immédiate est d'argile rouge qu'on remarque dans le pays; mais, par le forage, on a rencontré la pierre et le grès rouge, dont environ 400,000 verges devront être extraites. Cette quantité, jointe à 40,000 autres verges cubes qu'on devra enlever, surtout aux deux parties boisées qui se projettent dans les marais de Black Point et de Fox's Point, mais qu'on peut facilement éviter, s'il est nécessaire, en décrivant une courbe vers le sud, comprend tout le travail d'excavation dans le roc dont le sondage a démontré l'existence.

Du point culminant, dans la direction de la baie de Fundy, et à la tête des marais d'Amherst, le pays est couvert d'eau et parsemé de petits lacs dont l'eau a une haute ur presque uniforme de 92.00 au-dessus de la ligne de repère, ou de 22 pieds au-dessus du lit du canal, et est de niveau avec la surface des marais. Dans la grande tempête désignée sous le nom de marée Saxby, l'eau de la baie de Fundy monta jusqu'à 100.00 au-dessus du point de repère, et, par conséquent, éleva de 8 pieds l'eau de ces lacs et de ces marais.

L'eau basse dans le canal étant supposée être seulement de 86.00 au-dessus du point de repère, ou de 6 pieds au-dessous du niveau de ces lacs, ils peuvent tous servir comme rigoles d'alimentation et contribuer beaucoup à l'approvisionnement du canal, vu la grande quantité d'eau qu'ils contiennent.

Les sondages dans ces marais ont été pratiqués à des intervalles variant de 500 à 1,000 pieds, selon que l'exigeaient les changements dans la nature des matériaux ou son uniformité. Ils ont, pour la plupart, démontré l'existence d'un sol argileux, tantôt dur, tantôt mou, selon que les pointes de la haute terre pénètrent ou non dans les marais au-delà de la ligne centrale du canal.

Les marais eux-mêmes sont naturellement formés de la vase rouge de la baie de Fundy, laquelle sera facilement excavée.

Les résultats des sondages sont désignés sur la section par des couleurs qui représentent chaque espèce de matériaux.

Les sondages à la baie, exécutés dans le but de s'assurer de la nature du sol pour les fondations des écluses d'entrée, ont démontré exactement la même formation, c'est-à-dire le dépôt d'alluvion de la baie reposant sur la couche d'argile rouge naturelle au pays.

La longueur totale de ce canal, d'une baie à l'autre, au niveau moyen de la mer, est de 97,000 pieds, ou 18.37 milles, et entre les points donnant 16 pieds d'eau au-dessus du lit du canal à l'entrée, de 110,000 pieds, ou 20.62 milles.

La longueur, d'après l'étude faite par ordre du ministère, relativement aux mêmes points, est de 17.19 milles et 19.63 milles, mais l'étude qui a donné ces distances n'en était pas une de tracé.

La longueur de la ligne par la Missisquash, aussi explorée par ordre du ministère et relativement aux mêmes points, est de 18.86 milles et 21.45 milles. Celle de la ligne par la rivière Au-Lac est de 18.84 milles et 21.43 milles.

La remarque faite sur le tracé de la ligne Laplanche, ordonné par le ministère, s'applique également à ces deux dernières routes. Cette remarque est que ni l'une ni l'autre ne constituent des tracés.

Le niveau le plus élevé du point culminant établi par le présent tracé au-dessus du lit du canal, est de 48.00 pieds, ou 118 pieds au-dessus du point de repère, et en en retranchant la profondeur de la mousse déjà décrite, ou 20 pieds, il ne restera qu'une élévation de terrain solide de 28 pieds au-dessus du lit du canal, ou 6 pieds au-dessus du niveau des marais.

Celui établi par le tracé de la même route, ordonné par le ministère, est de 132 pieds au-dessus du point de repère.

“ “ par la ligne Missisquash. 115 “
au-dessus du point de repère.

“ “ par la ligne de la rivière Au-Lac. 115 “
au-dessus du point de repère.

Tous à travers un terrain solide.

Verges cubes;

La quantité totale d'excavation trouvée par le présent tracé, est de . . 9,600,000

Dont 9,160,000 de terre.

Et 440,000 de roc.

Ce calcul a été fait pour un canal de 100 pieds de largeur à la base, avec une profondeur de 16 pieds d'eau, et des talus de 2 sur 1 d'inclinaison dans l'argile, et de $\frac{1}{2}$ à 1 dans le roc.

Cependant, la mousse au point culminant n'est pas comprise dans ce calcul, qui ne renferme que l'excavation solide; sa quantité cube s'élève à 1,090,000 verges.

ÉTUDES ENTRE SHÉDIAC ET MONCTON ET SHÉDIAC ET DORCHESTER.

Lors de mon retour à Ottawa, après avoir terminé l'exploration de la ligne Laplanche, je reçus avis de vous que le gouvernement désirait faire faire d'autres études au Nouveau-Brunswick, pour démontrer la nature précise des endroits plus haut mentionnés comme termini de canaux ; par conséquent, je me rendis de nouveau à Moncton dans le but de les faire.

Le but principal de ces études était de s'assurer s'il n'existait pas d'approvisionnement d'eau certain pour un point de partage, la tranchée pour s'en procurer un, au moyen de la marée, étant jugée si dispendieuse qu'on l'a déclarée impraticable à tous les points de vue.

Les messieurs qui favorisent ces routes, proposent d'obtenir un approvisionnement suffisant des sources des rivières Cocagne et Shédiac, de leurs affluents et d'un petit lac désigné sous le nom de Humphrey's Mill Pond. Mais les sources de ces rivières sont si éloignées des lignes des canaux qu'il serait très dispendieux d'en faire venir l'eau, en admettant même qu'elles puissent en fournir une quantité suffisante après l'exécution des ouvrages nécessaires. Maintenant, si l'on considère l'immense trafic que l'on est en droit d'attendre par ce canal, et le grand nombre d'écluses qu'il faudra faire fonctionner sur l'une ou l'autre de ces routes, c'est là une demande à laquelle ces cours d'eau, même dans l'état actuel des marais incultes qui les alimentent, ne pourraient jamais satisfaire, et encore moins lorsque le pays sera cultivé, et que l'eau, par le défrichement et le drainage, ne représentera plus que la dixième partie de ce qu'elle est actuellement. Le chemin Intercolonial traverse la Cocagne sur un pont de 20 pieds de travée et passe en amont de la source de la Shédiac, et compter sur de tels moyens pour un approvisionnement certain du volume requis serait futile. L'approvisionnement pour un si grand canal, dont le trafic doit toujours aller en augmentant, devrait exister non-seulement au delà de tout doute, mais devrait être illimité. Par conséquent, pour la raison déjà donnée, savoir, la dépense énorme que coûterait la construction d'un canal à marée par l'une ou l'autre de ces routes, ces deux projets doivent inévitablement être regardés comme impraticables.

Les plans des lignes et de leurs sections parlent pour eux-mêmes. La ligne de lit Petitcodiac part de la rivière à l'embouchure du ruisseau de Hall, près de Moncton, puis suivant la vallée de ce nom jusqu'à Humphrey's Mill Pond et passant sur le point culminant qui se trouve entre cet endroit et la rivière Wysesnor (affluent de la Shédiac), elle suit le cours de cette rivière jusqu'à sa jonction avec la rivière principale qui la conduit alors jusqu'au golfe Saint-Laurent, à un point situé à environ 3 milles au nord de l'ancien village de Shédiac.

Relativement à cette route, il est nécessaire de faire remarquer un fait qu'on ne rencontre sur aucune des autres : c'est que la marée se fait sentir l'espace de 12 ou 15 milles sur la rivière en aval de la ville de Moncton, d'une manière désignée communément sous le nom de "ras de marée."

Le flux et le reflux sont tellement rapides qu'il est très-difficile de faire l'éclusage dans le temps que laisse la marée, et la rivière n'étant pas navigable sur toute la distance à l'eau basse, le retard qu'éprouveraient les navires en attendant que l'eau fût assez haute pour manœuvrer, serait un contre-temps très-sérieux.

En effet, avec un trafic considérable, on perdrait deux marées, ou même plus, avant qu'il fût possible de faire passer le nombre de navires attendant, soit au dehors ou au dedans de l'écluse d'entrée, — difficulté qui ne pourrait être évitée que par la construction d'une écluse et digue quelque part en aval du ras de marée, de manière à tenir l'eau en amont de la digue au niveau de la haute mer, et à ajouter virtuellement cette distance à la longueur de la navigation du canal.

La construction d'une telle digue, en vue de la terrible marée à combattre, coûterait très-cher et ne donnerait entrée qu'à un canal dépourvu de tous les avantages de la marée, à moins d'une dépense énorme qui, dans mon opinion, ne sera jamais faite.

Le tracé par les rivières Memramcook et Scadouc part d'un endroit navigable à l'île Dorchester, sur la première rivière, et, franchissant le point culminant entre ces deux cours d'eau, descend la dernière jusqu'à son issue dans le havre de Shédiac, près du village actuel,

où il faudra creuser un chenal sur une longueur de deux milles environ pour avoir la profondeur d'eau nécessaire.

La longueur de cette ligne, entre les écluses d'entrée, serait de 121,000 pieds, ou près de 23 milles. La jetée, à l'entrée de la baie de Fundy, a 3,600 pieds de long, et celle du havre Shédiac, 10,500 pieds.

Le niveau de son point culminant au-dessus des hautes eaux de la baie de Fundy est de 80 pieds.

La longueur du canal par la ligne Petitcodiac serait, entre ses écluses d'entrée, de 172,500 pieds, ou 32.70 milles, et la jetée, du côté de Shédiac, aurait la même longueur que celle par la ligne Memramcook, c'est-à-dire environ 2 milles. Le niveau de son point culminant, au-dessus des hautes eaux de la baie de Fundy, est de 128 pieds.

Je pense avoir touché à tous les traits saillants des différents tracés.

Une ligne de niveaux fut tirée sur les deux tracés de la baie de Fundy au Saint-Laurent, et l'on a trouvé qu'ils s'accordaient exactement avec ceux pris par le capitaine Crawley; le même résultat fut obtenu en chaînant les distances d'une marée à l'autre.

Après avoir tiré des lignes aux points culminants des cours d'eau en amont et en aval desquels un canal naturel pourrait être formé, et en avoir suivi les pentes jusqu'à la mer, je puis donner sur la nature de ce canal une idée assez exacte pour me convaincre qu'un tracé définitif ne s'en éloignerait pas beaucoup. J'ai donné tous les points nécessaires pour démontrer les difficultés inhérentes à l'adoption de l'une ou l'autre de ces routes; faire plus serait inutile et au-delà de mes instructions.

En terminant ce rapport, je désire exprimer l'espoir que l'on trouvera le tracé de la Baie-Verte, par les rivières Laplanche et Tidnish, à la Nouvelle-Ecosse, tellement conforme aux vues du gouvernement, qu'il décidera la construction de ce canal, destiné à épargner aux navires qui fréquentent ces côtes la longueur et les dangers actuels de la navigation sur l'Atlantique.

Je suis, cher Monsieur,

Votre sincère,

D. STARK, I. C.

SAMUEL KEEFER, I. C.

V.

TABEAU comparatif des longueurs des tracés, et des ouvrages à exécuter sur les différents canaux projetés dans les provinces de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, d'après des études faites pour le gouvernement fédéral en 1870, 1871 et 1872.

NOM DE CANAL.	Distances.		No. de déclives.	No. de ponts tournants.	No. de viaducs.	Quantité d'excavation.			Longueur des jetées.			
	Longueur de la ligne d'une rive à l'autre	Longueur de la ligne d'un bout des jetées à l'autre				Milles.	Terre.	Roc.	Total.	Extrémité ouest.	Extrémité est.	Total.
Laplanché (tracé)	18.37	20.62	4	4	1	9,100,000	440,000	9,600,000	2,50	1,800 x 2	6,100	
Laplanché (longueur du bassin, Baie Verte)	2.25							1,090,000				
Outre l'excavation ci-dessus, il y a de la mousse purement végétale.....												
Laplanché (par ordre du ministère).....	17.19	19.63	4	4	1	17,697,319	3,680,529	21,383,847	7,200	18,400	25,600	
Missequash do	18.86	21.45	6	6	1	21,433,235	1,267,508	22,640,743	4,000	18,400	22,400	
At-Lac do	18.84	21.43	6	9	1	19,585,579	2,472,054	22,057,633	4,000	18,400	22,400	
Memramcook... ..	22.92	25.59	16	La ligne étant impraticable, aucune quantité n'est donnée.				2 x 3,600	7,200	2 x 10,500	28,200	
Pétitcodiac.....	32.70	34.69	19	do	do	do	do	do	2 x 3,600	2 x 10,500	28,200	
				do	do	do	do	do	7,200	21,000	28,200	
				do	do	do	do	do	7,200	21,000	28,200	

ANNEXE No. 2.

PREMIER RAPPORT DE MM. GZOWSKI ET KEFFER SUR LE CANAL
DE LA BAIE-VERTE

MÉMOIRE.

A l'Hon. H. L. Langevin,
Ministre des Travaux Publics.

Les soussignés ayant été chargés, par l'honorable ministre des Travaux Publics, d'examiner le rapport, la carte et le profil du canal projeté de la Baie Verte que lui a soumis dernièrement le principal assistant ingénieur de son département, ont maintenant l'honneur de lui adresser le mémoire suivant à ce sujet.

La carte annexée à ce rapport renferme le résultat de l'étude faite depuis deux ans sous le contrôle de l'ingénieur en chef. Son assistant a évidemment rempli son devoir avec habileté et fidélité. L'étude paraît avoir été faite avec beaucoup de soin, et quant à la configuration générale du pays, nous croyons à l'exactitude des niveaux, des distances et de la topographie de l'isthme.

Cependant, le rapport, quoiqu'il renferme beaucoup d'informations très-précieuses sur le sujet, y compris l'évaluation du coût de tous les travaux, à l'exception de la maçonnerie et des ponts, ne donne aucun calcul du coût probable, ni ne contient de remarques sur les matériaux utiles qu'on peut se procurer dans le voisinage et ailleurs, de sorte qu'en ce qui concerne la dépense totale pour la construction du canal, il ne fournit pas encore les renseignements nécessaires.

Nous devons faire remarquer que le chiffre des quantités d'excavations à faire sur la ligne projetée (la ligne Au-Lac et Tidnish), après l'avoir comparé avec les plans et profils, semble être beaucoup trop élevé, et que d'autres réductions très-importantes sur ces quantités peuvent être effectuées par une nouvelle localisation des écluses et par la diminution de la longueur des jetées.

Nous sommes aussi sous l'impression que l'on a établi pour le point de partage du canal un niveau plus bas que ne semblent l'exiger les hauteurs de la marée : si tel est le cas, on pourra opérer une autre réduction. A ce sujet, cependant, nous ne pouvons donner d'opinion décisive sans un examen personnel des lieux, et sans une étude ultérieure de la question. Il faudrait encore examiner si, pour épargner des dépenses tout d'abord, il ne serait pas sage de fixer l'entrée du canal dans les deux baies, non à l'eau basse comme le prétend M. Bailairgé, mais à quelque point intermédiaire de la marée, pour permettre aux navires d'y entrer — comme c'est le cas à quelques-uns des plus grands ports du monde, Liverpool, entre autres — seulement avec le flux de la mer. En modifiant le plan de cette manière, on sauverait les frais de deux écluses et la moitié des travaux de jetées, ou on pourrait attendre que les besoins du commerce exigent de nouveaux arrangements.

Si l'on prend comme exacte l'étude du canal, il semble que sa longueur sur la ligne projetée sera de près de 21½ milles, au lieu de 15 milles d'après les explorations précédentes ; et puisque l'évaluation donnée par la commission des canaux est basée sur ces derniers chiffres, il est évident que, toutes choses étant égales, elle devrait être élevée en proportion directe de l'augmentation de la longueur de la ligne telle que déterminée maintenant par l'exploration.

Par conséquent, tout en admettant comme un des résultats de cette exploration que le coût de l'entreprise excédera l'évaluation approximative de la commission des canaux, basée comme elle l'est sur les renseignements incomplets qu'on lui a donnés, nous devons faire observer que l'examen des plans ne fait que nous confirmer dans la croyance qu'il est tout à fait praticable de construire, à travers l'isthme, un canal propre à satisfaire les besoins du

commerce, et à un prix raisonnable. Nous ne pouvons dire, faute d'avoir les renseignements nécessaires, quelle somme il faudra après que les modifications et les réductions que nous avons suggérées auront été accomplies.

C. S. GZOWSKI,
SAMUEL KEEFER.

Ottawa, 2 mai 1872.

ANNEXE No. 3.

DEUXIEME RAPPORT DE MM. GZOWSKI ET KEEFER SUR LE CANAL
DE LA BAIE-VERTE.

BROCKVILLE, 22 mai 1872.

L'Hon. H. L. LANGEVIN, C. B.,
Ministre des travaux publics, Ottawa.

MONSIEUR.—Nous avons examiné avec attention votre lettre du 11 courant, où vous mentionnez notre mémoire sur le canal de la Baie Verte, et nous priez de spécifier les renseignements qui sont encore nécessaires pour compléter les données de l'exploration, et de soumettre définitivement nos vues sur les meilleurs moyens de se les procurer le plus tôt possible, afin que votre département soit en état de prendre les mesures nécessaires pour arriver à une décision sur la construction et le coût du canal projeté.

Dans notre mémoire, nous mentionnons quelques-uns des points les plus importants sur lesquels l'étude et le rapport de M. Baillaigé n'ont pas donné les renseignements demandés par le département; et comme il ne nous a été soumis aucune évaluation du coût, ni aucun détail sur la construction, si ce n'est une ligne projetée tracée sur la carte, et un profil de la surface du terrain indiquant la hauteur des marées et les niveaux supposés du canal, nous ne pouvons nous former une opinion définitive sur le plan de la construction projetée et, par conséquent, entrer plus avant dans les renseignements désirés.

En supposant que l'exploration générale donne la description fidèle de la configuration topographique de l'isthme, tout ensuite dépend de l'habileté pratique et du jugement apportés dans l'exécution générale et la localisation des travaux; et avant d'arriver d'une manière satisfaisante à une évaluation du coût, le plan de construction doit être entièrement mûri et arrêté. Nous ne voyons rien, dans les plans et le rapport qu'on nous a soumis, qui indique que cela ait été fait, ou qui démontre clairement la nature des ouvrages à exécuter; mais d'après ce que nous pouvons en juger, nous sommes franchement d'opinion qu'il y a des défauts importants dans le plan général, surtout dans l'arrangement de la localisation des escluses, qui tend à augmenter d'une manière notable le coût du canal.

A cette phase de la question, et n'ayant que ces seuls faits devant nous, nous sentons qu'il nous aurait été impossible de fixer aucune somme approximative du coût du canal, ou d'essayer de spécifier tous les détails essentiels pour compléter les données de l'étude. Ce n'est qu'en faisant un examen personnel du tracé d'exploration que nous pourrions donner une opinion définitive sur la localisation, le plan de construction et le coût de l'entreprise. Nous sommes encore de l'avis, précédemment exprimé, que le canal projeté est tout à fait praticable, et nous croyons qu'on peut le construire, à un prix raisonnable, de manière à satisfaire les besoins du commerce; mais avant d'approuver un plan, ou de mentionner une somme, nous devrions d'abord parcourir le terrain, afin de nous convaincre que la meilleure route a été choisie. Si on le désire, l'un de nous est prêt à l'entreprendre. Nous croyons que l'étude de M. Baillaigé est assez complète pour répondre à notre dessein; mais dans le cas où il deviendrait nécessaire, après l'examen du terrain, de tracer quelques autres lignes ou de prendre

d'autres niveaux, vous devriez charger quelqu'un de votre département de faire cet ouvrage pour nous. Nous croyons que c'est là le moyen le plus expéditif de vous soumettre ce sujet pour une action définitive.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

C. S. GZOWSKI,
SAMUEL KEEFER.

ANNEXE No. 4.

TROISIÈME RAPPORT DE MM. GZOWSKI ET KEEFER SUR LE CANAL
DE LA BAIE VERTE.

TORONTO, 27 Août 1872.

MONSIEUR, — Nous avons l'honneur de soumettre à votre examen le mémoire ci-joint sur le canal de la Baie Verte, que nous avons préparé conformément à vos instructions du 20 juin dernier, ainsi qu'une carte d'après l'étude faite par ordre du ministère au sujet de ce canal, sur laquelle nous avons tracé la ligne que nous recommandons comme la plus praticable.

L'on comprendra bien en parcourant ce mémoire, que d'autres explorations sont nécessaires pour établir la meilleure ligne. En vue de l'intérêt public, nous croyons qu'il serait sage de faire faire un tracé de la ligne projetée par une personne compétente, sous notre direction, pour nous mettre en état de soumettre un rapport satisfaisant sur le plan et le coût du canal. On devrait immédiatement commencer ce tracé, qui, s'il était conduit convenablement, serait terminé dans l'intervalle de trois mois.

Cet examen a eu pour résultat de nous convaincre de l'exactitude de l'opinion que nous avons déjà émise :— que le canal est praticable et qu'il peut être exécuté à un prix modéré. Nous nous sommes abstenus jusqu'ici de mentionner d'une manière approximative le coût de l'entreprise, par la raison que nous n'avions pas les renseignements nécessaires et qu'on ne pouvait les trouver dans l'étude faite par ordre du ministère. Mais l'examen fait par M. Keefer a démontré les graves erreurs de cette étude officielle, ainsi que les grandes facilités de la ligne que nous recommandons;—et quoique, par l'absence du tracé que nous conseillons de faire, nous ne soyons pas en position de présenter un rapport définitif sur le plan et le coût, cependant nous pouvons déclarer, pour votre information, que nous pensons qu'un canal ayant les dimensions recommandées par la commission des canaux, avec la facilité pour les navires d'y entrer à n'importe quelle hauteur au-dessus des marées moyennes, peut être fait d'une manière solide et efficace moyennant cinq à six millions de piastres.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

SAMUEL KEEFER,
C. S. GZOWSKI.

MÉMOIRE SUR LE CANAL DE LA BIEA VERTE.

A la demande que l'honorable ministre des travaux publics nous fit, à M. Gzowski et à moi, dans sa lettre du 20 juin dernier, j'ai examiné personnellement la région connue sous le nom de l'isthme de Chignectou, qui relie la Nouvelle-Ecosse au Nouveau-Brunswick et sépare les eaux de la baie de Fundy, au bassin de Cumberland, de celles du détroit de Cumberland, à la Baie Verte. Mon collègue, M. Gzowski, à raison d'autres engagements pressés à cette époque, ne put m'accompagner dans cet examen, et, en conséquence, je fus obligé de remplir seul ce devoir.

En cette occasion, j'avais avec moi l'excellente étude préparée sous les instructions du département des travaux publics (ouvrage que je désignerai dorénavant sous le nom d'étude officielle), ainsi que le rapport de l'officier qui en était chargé et les dernières éditions des cartes de l'amirauté de ces deux baies, avec les indications aux marins pour la navigation du golfe et du fleuve Saint-Laurent, et de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Boston. J'avais encore les rapports de Francis Hall et de Thomas Telford, ingénieurs civils, celui du capitaine Crawley, des ingénieurs royaux, et celui de John Page, premier ingénieur du département, sur ces trois derniers rapports, portant la date du 7 mai 1869, et le rapport de la commission des canaux, en date de février 1871.

J'ai examiné les deux lignes de l'isthme, d'Amherst (N.-E.) à Sackville (N. B.), sur le bassin de Cumberland, et de la Gaspereau à Jackson's Head, sur la Baie Verte, ainsi que les deux côtés des marais entre ces deux baies, par où passent les différentes lignes du canal projeté.

Les côteaux du Fort Cumberland et du Fort Lawrence s'élèvent à une hauteur de 100 à 150 pieds au-dessus de la surface des marais environnants, et les partagent longitudinalement en trois bandes séparées, pourvues chacune de leur réseau de rivières, et tellement élevées et si bien défrichées qu'un ingénieur peut, même sans exploration, former son jugement sur le tracé convenable du canal, par la simple observation et inspection du terrain faite de ces hauteurs; mais avec l'aide de la carte du département pour le guider sur les niveaux, il ne manquera pas de trouver l'endroit convenable que la nature a désigné pour le canal. Cependant, cette ligne n'est pas la ligne Au-Lac et Tidnish, telle que recommandée dans le rapport de l'étude officielle. Voici les objections que l'on fait à cette ligne : —

1o. En prenant Tidnish Head comme objectif sur la Baie Verte, c'est la ligne la plus longue d'une rivière à l'autre.

2o. Elle traverse sans nécessité le côteau du Fort Cumberland, obligeant de creuser une tranchée profonde, de 44 pieds au point de partage, dont la plus grande partie dans le roc solide; — tandis qu'en passant à l'est de ce côteau, sur la surface du marais, la tranchée n'excéderait pas 23 pieds de profondeur, dans de l'argile probablement sur tout le parcours. La section sur cette ligne indique aussi une grande quantité de sable mouvant, substance encore plus difficile à enlever que le roc même, et qui rendrait les opérations du creusement très-incertaines.

3o. Elle passe à la tête de la Missisquash sur un terrain plus élevé qu'à la tête de la Laplanche, — la partie ouest des marais à ces endroits se trouvant plus haute que la partie-est.

4o. Elle traverse les côteaux élevés sis de chaque côté du bras N.-O. de la Tidnish, exigeant des tranchées de 43 à 47 pieds, à travers une grande quantité de roc, tandis qu'il est visible, d'après la section, que l'on peut trouver un terrain beaucoup plus bas à l'est, ou en descendant dans la vallée de la Tidnish. C'est une chose digne de remarque que dans l'étude officielle, quelque parfaite qu'elle soit, le tracé du plateau d'épanchement entre la Tidnish et la Laplanche n'a pas été fait de manière à indiquer l'endroit le plus bas et le plus favorable pour le franchir; et, toutes deux, les lignes Laplanche et Au-Lac paraissent éviter ce point, passant l'une à l'est et l'autre à l'ouest.

5o. La ligne continue sur les hauteurs en droite ligne jusqu'à Tidnish Head, sans qu'on se soit occupé des grandes facilités naturelles qu'offre la vallée de la Tidnish pour la construction du canal aux moindres frais possibles. En descendant dans la vallée, comme il sera ci-après proposé, 3 ou 4 milles de travaux très-dispendieux seraient évités.

6o. En localisant les deux écluses inférieures au sud de la traverse de la Tidnish, au lieu de les mettre à Tidnish Head, il faudra creuser $19\frac{1}{2}$ pieds de plus que nécessaire sur une distance de 3,200 verges, ce qui portera l'excavation à deux millions de verges cubes, au lieu d'être seulement de 443,500 verges cubes, comme l'indique le rapport de l'étude ordonnée par le ministère. Par ce plan, une immense quantité des matériaux tirés de l'excavation devra être répandue çà et là, car je ne vois pas que l'on propose de s'en servir pour les jetées d'entrée; ainsi un terrain précieux serait perdu, tandis qu'en faisant un autre tracé, tout cela pourrait être évité.

7°. Les jetées à la Baie-Verte ne sont pas seulement excessivement longues et coûteuses (elles ont 9,200 pieds de longueur), mais elles sont placées dans une direction trop exposée au vent d'est, qui se fait sentir avec une violence extrême dans cette baie et en rend l'entrée très-difficile pour les navires qui viennent de ce côté.

8°. Ce plan veut modifier le courant des rivières Tintamarre et Au-Lac au moyen de barrages à pertuis, de manière à se procurer et à maintenir un approvisionnement d'eau suffisant. Il est à craindre que l'emploi de tels moyens pour créer dans ces rivières des réservoirs ou sources d'alimentation, n'affecte non-seulement la question importante de former et de drainer les marais, mais n'impose au gouvernement une dépense continuelle pour les frais de réparations et d'entretien. La seule mesure à adopter est d'isoler le canal des réseaux de rivières, surtout dans le voisinage de ces terrains précieux.

En face de ces objections sérieuses, il devient évident que, si l'on considère la question d'efficacité et d'économie, cette ligne ne peut être adoptée.

Cependant, indépendamment des défauts du tracé, l'échelle projetée n'a pas sa raison d'être. Il est tout à fait inutile d'encourir la forte dépense additionnelle d'un canal accessible à toutes les phases de la marée, surtout quand il semble, d'après l'exploration et mes propres observations, que les hautes eaux de la baie de Fundy peuvent seules servir à ce projet. Au point où en est notre commerce, il n'est pas nécessaire de créer ici de plus grandes facilités que celles dont jouissent les premiers ports du monde, où les navires ne peuvent entrer qu'à certaines phases de la marée.

LIGNE RECOMMANDÉE.

Je propose de faire partir la ligne du canal de l'embouchure de la rivière Laplanche, où je placerais deux écluses et des jetées d'entrée suffisantes pour y admettre les navires aux marées moyennes et plus hautes, quand l'eau se trouve à 70 pieds au-dessus du point de repère de l'étude faite par ordre du ministère, — et de la continuer jusqu'à la courbe ouest de cette rivière, près de la traverse du chemin Intercolonial, d'où le canal peut tirer son alimentation à l'eau haute.

Puis, continuant dans la même direction, et longeant les limites est de Black Point et de Fox's Point, presque parallèlement à la ligne explorée, elle incline à l'ouest et passe par le lac Long et le marais Black Ash, pour atteindre le petit bras ouest de la Tidnish, franchissant le plateau d'épanchement entre la Baie-Verte et la baie de Fundy à un endroit de ce marais non encore déterminé, par la raison que l'étude officielle ne donne pas de renseignements à ce sujet.

Puis, suivant le lit de ce bras de la Tidnish jusqu'à la scierie de Doyle, la troisième écluse, en descendant à la Baie Verte, sera placée sur le terrain le plus favorable que l'on pourra trouver dans ce voisinage.

De cet endroit à la Baie Verte, le canal suivra le lit principal de la Tidnish, dont le niveau devra être exhaussé, au moyen d'une digue à l'embouchure, d'environ cinq pieds au-dessus de la Baie Verte, et le chenal redressé en creusant les battures à la base des côteaux. Depuis l'embouchure de la Tidnish, le canal devra être creusé jusqu'à Tidnish Head dans les bas-fonds, au même niveau que celui de la rivière, et de là se rendre, au moyen d'une levée construite sur les battures de la baie avec les matériaux retirés de la tranchée, jusqu'à la quatrième et dernière écluse, qui sera placée à l'abri des rochers projetants de Week's Point, autrement appelés Roach's Head. Les jetées d'entrée de cette baie partiront de l'écluse et iront dans une direction N. N. E. aboutir à la ligne de 15 pieds d'eau à la mer basse, soit une distance d'environ 1,800 pieds.

D'après la carte officielle, la longueur du canal, de l'embouchure de la rivière Laplanche à Tidnish Head, sera d'environ 18½ milles, et la longueur totale entre les écluses d'entrée, à chaque extrémité, sera d'à peu près 20½ milles.

La ligne ainsi indiquée est marquée sur l'exemplaire lithographique de la carte officielle annexé à ce mémoire; mais elle ne peut être définitivement localisée d'après les explorations précédentes.

Elles ne donnent pas les niveaux du lac Long, du lac Rond et du marais Blak Ash où le point de partage doit se trouver. Il est remarquable que les niveaux indiqués sur la

ligne de vérification de Copp de l'étude officielle partant de l'est, s'arrêtent à l'entrée de ce marais, quoiqu'ils montrent une descente continue à l'ouest aussi loin qu'ils vont. Sur la section tracée sur l'étude de la ligne Laplanche, un point culminant de 34 pieds est indiqué au-dessus du lac Long, et de 38 pieds au-dessus du lac Rond, à des endroits vis-à-vis ces lacs respectivement, ce qui, naturellement, a nuï à cette ligne quand on l'a comparée avec les autres. J'ai découvert la liaison des lacs qui forment la source de la rivière Laplanche, et je trouve que le lac Rond, le lac Long, le lac de l'Oie-Sauvage, le lac Laplanche, le lac Luský et le lac Vert sont presque tous au même niveau, et reliés par de petits cours d'eau qui ont peu ou point de courant, tandis que ce niveau, selon l'étude, à l'endroit où il touche le lac Laplanche, est d'environ 92 pieds au-dessus du point de repère, ce qui est aussi le niveau des marais par où le canal doit passer.

En conséquence, on devrait faire, sous notre contrôle, un tracé sur ma ligne projetée, et pour qu'il fût tout à fait satisfaisant, le sol devrait être sondé à des intervalles convenables, afin que s'il se rencontrait quelques obstacles sérieux, on pût faire dévier la ligne de manière à les éviter autant que possible. Il n'est pas probable que l'on trouve beaucoup de roc sur cette ligne, si toutefois l'on en trouve, excepté peut-être au point où passe la ligne de partage entre la Baie Verte et la baie de Fundy. Ce tracé peut être exécuté dans l'espace de trois mois environ, et nous mettre en position de faire l'estimation totale du coût. Sans ce tracé, elle ne peut être donnée que d'une manière approximative; mais je puis dire maintenant en toute sûreté, après l'examen du terrain, ce que nous déclarions il y a quelque temps au ministre des travaux publics, que le canal est praticable et peut être construit à un prix raisonnable.

L'approvisionnement d'eau pour le canal doit venir surtout des hautes eaux de la baie de Fundy. Il sera accru par l'eau douce des lacs qui forment la source de la rivière Laplanche, et ces derniers, vu leur position, peuvent être remplis de temps en temps, et de jour en jour, par l'influence de la marée. Même, s'il en est besoin, le réseau des lacs qui se déchargent dans la Missisquash peut servir à l'alimentation du canal, puisque, d'après l'étude, ces lacs sont à un niveau d'environ quatre pieds au-dessus de celui de la Laplanche.

Les hautes eaux de la baie de Fundy sont tout à fait claires à l'embouchure de la Laplanche aussi claires, sinon plus, que celles du canal Welland, et par conséquent on peut les regarder comme parfaitement propres au bon fonctionnement d'un canal.

Le tout soumis à l'examen de mon collègue M. Gzowski, auquel j'ai déjà donné des explications verbales sur différents points de ce rapport.

SAMUEL KEEFER.

Toronto, 27 août 1872.

Ayant examiné avec soin les détails qui ont servi de base au mémoire de M. Keefer, et, de concert avec lui, tous les points se rattachant au tracé de la ligne du canal qu'il a décrite, je suis d'opinion que la ligne choisie par M. Keefer est dans la direction marquée par la conformation naturelle de la péninsule, et que la construction du canal sur cette ligne est praticable à un prix modéré. Avant de donner l'évaluation du coût d'une manière définitive, il faut qu'un tracé final du canal soit fait, sous notre direction, sur la ligne tracée par M. Keefer

G. S. GZOWSKI.

Toronto, 27 août 1872

ANNEXE No. 5.

EXTRAITS DES INDICATIONS AUX MARINS POUR LE GOLFE ET LE FLEUVE SAINT-LAURENT, DE PUGWASH A SHEDIAC.

Le *Havre de Pugwash* est au sud de la pointe et à la tête de la baie du même nom ; il y a 14 pieds d'eau à mer basse, sur la barre, et en dedans il y a assez d'eau pour permettre aux gros navires qui traversent la barre d'y naviguer. C'est un havre de peu d'étendue, et les navires mouillent, pour prendre leur cargaison, dans un petit bassin encaissé entre les terres, où il y a assez d'eau pour les gros navires ; la ville et l'église sont sur la rive est de la rivière. Le commerce de bois de cet endroit a beaucoup diminué dans ces dernières années, la forêt dans les environs étant presque épuisée ; il n'y a pas de pêcheries importantes, mais le nombre des établissements augmente dans le voisinage. La barre se trouve à un demi-mille en dedans de l'entrée de la baie ; et à partir de là jusqu'au havre, le chenal est tortueux et large de 50 à 100 brasses. Il faut toujours l'aide d'un pilote ; les pilotes sont des hommes habiles et d'expérience que l'on obtiendra en faisant le signal ordinaire.

La mer est haute à Pugwash pendant les jours beaux et clairs, à 10 heures 30 minutes ; les grandes marées s'élèvent à 7 pieds, les petites marées à 4 pieds. Elles excèdent rarement un nœud dans la rade, mais quelquefois, à l'entrée du havre, les marées courent presque deux nœuds.

Les récifs de Pugwash entourent la pointe de ce nom à une distance de trois quarts de mille et sont à sec à un demi-mille au large. Lorsqu'un étranger approchera du havre, il ne devra pas avancer en dedans de la ligne des 5 brasses, tel qu'indiquée sur la carte. Dans la rade de Pugwash il y a un excellent mouillage de 3 brasses à mer basse, avec fond de sable et d'argile, très-bien abrité par le récif Philippe au N. O., et le récif Pugwash au N. E. ; il y a rarement du clapotage en cet endroit pendant l'été, même avec les vents du nord.

Pour entrer dans la rade de Pugwash, si vous n'avez pas de pilote et que vous soyez au nord dans 5 brasses d'eau, vous devez apercevoir le clocher de l'église anglaise à Pugwash, au-dessus et juste en dedans de l'extrémité ouest de la petite falaise Fishing Point (pointe est de la baie) dans une direction S. E. $\frac{1}{2}$ E. ; en marchant avec ces indications, vous ne devez pas le moins vous écarter de l'église à l'ouest de la pointe, avant que la pointe sud de la rivière Philippe (pointe Bergamen) porte S. O. par O., ou avant que l'eau diminue à $3\frac{1}{2}$ brasses ; alors vous serez près de l'extrémité N. E. du récif de Pugwash ; de suite changez votre course au S. S. E. trois quarts de mille, où vous pourrez mouiller dans 16 ou 18 pieds d'eau à mer basse, Fishing Point se trouvant E. par S. $\frac{1}{2}$ S., à une distance d'un demi-mille ; ou vous pourrez mouiller dans 14 pieds d'eau, un demi-mille plus au sud.

Rivière Philippe.—Lewis Head est à 2 milles à l'ouest de Pugwash Head, et forme la pointe nord de l'entrée de la rivière Philippe.

Les récifs Lewis s'étendent au N. E. à $2\frac{1}{2}$ milles du cap, tel qu'indiqué sur la carte, et sont extrêmement dangereux pour les étrangers qui s'en approchent. La partie intérieure de ce récif est peu profonde, n'ayant que 6 pieds d'eau à la distance de $1\frac{1}{2}$ mille du rivage ; mais sa partie extérieure se compose d'amas détachés de rochers sur lesquels on mesure 15 à 18 pieds d'eau, avec une plus grande profondeur entre eux.

Il y a dans la rivière Philippe une barre dangereuse de roche et de sable répandus de manière à ne laisser qu'un chenal étroit et tortueux de 8 pieds à la mer basse. Cette rivière ne peut être utilisée comme port de chargement ; mais les bateaux peuvent la remonter à 9 milles. Les nouveaux navires construits à cet endroit sont amenés à Pugwash, où ils prennent chargement ; et le bois équarri est aussi transporté à Pugwash, d'où il est ensuite expédié à bord des navires. Sur les bords de cette rivière s'élèvent des établissements dont le nombre augmente de jour en jour.

Baie Verte.—Cold Spring Head est situé N. N. O. à 8 milles de Lewis Head. Les navires à destination de la Baie-Verte peuvent voyager entre ces deux dernières pointes à une profondeur d'eau de $6\frac{1}{2}$ à 7 brasses. La Baie Verte est large de 9 milles d'un côté à l'autre de son entrée de Cold Spring Head à Indian Head, au Nouveau-Brunswick ; sa profondeur est de 11 milles environ, et sa largeur de $2\frac{1}{2}$ milles pris du fond de la baie, où se trouve

la frontière des deux provinces de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Les eaux de la baie sont très-peu profondes à quelque distance du rivage. A l'entrée de cette baie l'on remarque quelques bas-fonds que l'on devra éviter avec soin en naviguant dans cette partie du détroit : ce sont la Roche Aggermore, et les battures Laurent, Heart et Spear.

La Roche Aggermore, avec 18 pieds d'eau seulement à sa surface, se trouve au N. E. $\frac{3}{4}$ E., à 2 $\frac{1}{2}$ milles de Cold Spring Head ; un profond chenal les sépare ; mais dans une direction N. N. O., vers le cap St. Laurent, on ne trouvera pas plus que 3 $\frac{1}{2}$ brasses, et moins encore dans quelques autres endroits.

La batture Laurent, recouverte au moins de 16 pieds d'eau, est formée de sable et de rochers ; sa longueur est de trois quarts de mille environ, et sa largeur d'un demi-mille. De l'endroit le moins profond, le cap St. Laurent est au N. O. par N., pour une distance de 2 $\frac{3}{4}$ milles ; Cold Spring Head S. S. O., $\frac{1}{2}$ O. et Indian Point, N. E. par E. $\frac{1}{4}$ E. Il y a 4 $\frac{1}{2}$ brasses du côté est de cette batture.

La batture Heart est S.-O. par S., 1 $\frac{1}{4}$ mille du cap Spear ; elle a au moins 6 pieds d'eau, et il y a 2 $\frac{1}{4}$ brasses entre elle et la terre ferme, comme on peut le voir par la carte.

La batture Spear est située à 1 mille environ E. S. E. de celle de Heart ; il y a un amas de rochers de 10 pieds seulement près de son extrémité est, et de 15 à 18 pieds dans d'autres parties. C'est un banc de pierre et de sable ; long de 1 mille environ de l'est à l'ouest, et large d'un tiers de mille. En approchant de cette batture de l'est, les résultats de la sonde sont peu sûrs, vu que l'on ne trouve près de ses bords que 4 à 4 $\frac{1}{2}$ brasses. De la partie basse du banc, l'Indian Point est au N. N. E., pendant 2 $\frac{1}{2}$ milles, et le cap Spear N. O. par N., 1 $\frac{3}{8}$ mille.

Le Boss Spit se trouve à 3 $\frac{1}{4}$ milles N. O. par N. de Cold Spring Point ; il est mis entièrement à sec à trois quarts de mille du rivage et est dangereux, vu que sa partie extérieure est coupée à pic, ayant 17 pieds près de sa pointe ; vous devez vous tenir dans 3 $\frac{1}{2}$ brasses en passant à cet endroit.

Tidnish Head se trouve à 4 $\frac{1}{4}$ milles au nord-ouest de Boss Spit ; il n'y a *aucun danger* entre ces deux endroits, l'eau baissant graduellement jusqu'à ce que l'on arrive vis-à-vis le cap, où l'on rencontre deux *hauts-fonds* de 5 à 6 pieds, à trois quart de mille N. N. E. $\frac{1}{2}$ E. du cap.

La rivière Tidnish, la principale dans la Baie Verte, mesure seulement 3 pieds d'eau à mer basse ; elle est étroite et sinueuse, et n'est navigable que pour des goélettes. A 5 milles environ en haut de la rivière, s'élèvent des moulins à scie où l'on prépare une grande quantité de bois que l'on descend dans de petites embarcations à Pugwash, pour l'expédier sur le marché anglais ; pendant l'été, on le descend quelquefois en radeau le long du rivage. Les grandes marées s'élèvent à 9 pieds et les petites à 5 pieds. Il a été question de construire un canal de cet endroit au Fort Cumberland, baie de Fundy.

La rivière Gaspereau est au côté nord, près de la tête de la baie ; sur la rive sud s'élève le fort Moncton, sur la pointe Old Ford, aujourd'hui baignée par la mer. La Baie Verte augmente considérablement en importance, et cela est dû à sa proximité de la baie de Fundy ; l'intérieur est dans un état très-prospère, et le chiffre de la population va toujours croissant. On voit de riches habitations de chaque côté de la baie, surtout près de la tête, où de vastes prairies ont été formées en construisant des digues pour empêcher la mer d'y pénétrer.

Les navires à destination de la Baie Verte devront serrer les côtes de la Nouvelle-Écosse, en marchant dans 6 $\frac{3}{4}$ à 7 brasses jusqu'à ce qu'ils soient au large de Cold Spring Head, où, à la distance de 1 $\frac{1}{2}$ mille environ du rivage, ils trouveront une profondeur d'eau de 8 ou 9 et même près de 10 brasses, en passant au sud des bancs et des battures que nous avons décrits. Après avoir dépassé Cold Spring Head de trois quarts de mille environ, on trouvera que la profondeur diminue à moins de 5 brasses et continue de diminuer graduellement ; le lit au fond de la baie est formé de vase et de sable. En consultant la carte, on connaîtra toute l'étendue du haut-fond au large du rivage.

Le cap Tourmente est le grand promontoire qui forme l'extrémité est du Nouveau-Brunswick en dedans du golfe. On peut dire que l'Indian Point forme l'extrémité sud et le

cap Jourimain l'extrémité nord de ce promontoire, étant séparés par une distance de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce promontoire est entouré de bas-fonds étendus et dangereux.

Les récifs Tourmente sont très-redoutables à cause des courants rapides qui se trouvent dans leur voisinage. D'Indian Point, ils se dirigent à 3 milles E. S. E., et la batture se prolonge d'un mille jusqu'à 4 brasses. Une partie considérable de ce récif est à sec à la mer basse et s'étend E. S. E. $\frac{1}{2}$ E., $2\frac{3}{4}$ milles d'Indian Point. En tout temps on doit approcher de ces récifs avec précaution, la sonde à la main, et avec de légers vents on ne doit pas aller au-delà de 9 brasses au nord-est, vu que la marée montante se précipite sur ces récifs en se dirigeant vers le sud dans la Baie Verte, à raison de 3 nœuds à l'heure, ce qui produit une grande agitation sur la partie mise à sec. Il y a un autre récif de 6 pieds à la mer basse, à un mille en dedans de ces récifs, dans la direction de la pointe; les petits vaisseaux passent entre le dernier récif et l'Indian Point dans $2\frac{1}{2}$ brasses à la mer basse et mouillent souvent sous la pointe dans les vents nord.

Pour parcourir le chenal de $2\frac{1}{2}$ brasses qui sépare Indian Point et la partie mise à sec des récifs Tourmente, il faut mettre sur une même ligne Indian Point et le cap Spear, portant O. S. O. $\frac{1}{2}$ O., et se diriger sur ces points jusqu'à ce que l'extrémité est du cap Tourmente touche le côté ouest de la partie extérieure de l'île du cap Jourimain nord par ouest; dirigez-vous ensuite au sud par est en suivant les derniers points indiqués, jusqu'à ce que la profondeur de l'eau s'élève à 5 brasses, à mer basse; vous serez alors au sud des récifs.

Le cap Jourimain est à l'extrémité nord des îles Jourimain et forme l'extrême pointe de terre pour les navires qui traversent le détroit, soit de l'est, soit de l'ouest.

Les battures de Jourimain sont très-dangereuses pour les navires pendant la nuit, et il faut toujours faire jouer la sonde quand on en approche par un temps obscur, et quand vous serez à l'est de ces écueils, n'en approchez pas à plus de 9 brasses, mais à l'ouest vous pouvez naviger à 7 ou 6 brasses. L'eau basse s'étend du cap à $1\frac{1}{2}$ mille N. par O., et de là à $4\frac{1}{2}$ milles S. E. $\frac{1}{2}$ S.: près de cet endroit de la batture, on rencontre un amas de rochers de 6 pieds à mer basse, comme il est démontré sur la carte; il se trouve à un mille et trois quarts du rivage et est très-dangereux, étant taillé à pic sur le côté est. À l'ouest du cap, l'eau basse s'étend à plus de 4 milles et court à 2 milles de terre; mais vous pouvez approcher de cette partie à 5 ou 6 brasses.

Phare.—Un phare portant une lumière blanche et de forme octogone, est construit sur l'île Jourimain. Sa hauteur est de 40 pieds et son élévation au-dessus du niveau de la mer, de 70. La lumière est blanche et *immobile*, et est visible à 14 milles de distance. Le phare est à 66 pieds de l'extrémité du rocher, latitude $46^{\circ} 10' 0''$ et longitude $63^{\circ} 50' 0''$. La résidence du gardien se trouve à 50 pieds à l'ouest du phare et est aussi peinte en blanc.

Le cap Bruin est à $6\frac{1}{2}$ milles N. O. par O. $\frac{1}{2}$ O. du cap Jourimain. Le cap Bald est un rocher de grès de 40 pieds de hauteur, à 12 milles N. O. du cap Bruin; entre ces deux caps, il y a un bon mouillage de 5 brasses, ayant un fond vaseux aux embouchures des rivières Great et Little Shemogue. Ces rivières ne sont propres qu'aux chaloupes; vous pouvez, la nuit, approcher en toute sûreté de cette partie de la côte jusqu'à une profondeur de 6 brasses.

La pointe aux Bouleaux est à 7 milles O. N. O. du cap Bald; vis-à-vis de la première pointe, l'eau basse court 1 mille au large.

La Pointe du Chêne se trouve à $4\frac{1}{2}$ milles au O. N. O. de la Pointe aux Bouleaux; c'est sur cette pointe qu'est érigé le phare de Shédiac.

BAIE DE SHÉDIAC.

La pointe Shédiac est à $6\frac{1}{2}$ milles N. N. O. de la Pointe aux Bouleaux; la baie de Shédiac se trouve entre ces deux pointes et est profonde de 5 milles; l'île Shédiac est située au côté ouest de la baie, ayant une longueur de 2 milles environ. Le village de Shédiac s'élève sur la rive O. par S. de l'extrémité sud de l'île, et en dedans de cette île on remarque un chenal étroit pour les vaisseaux, qui mesure 7 ou 8 pieds d'eau. Le havre est entre la pointe S. O. de l'île Shédiac et la pointe du Chêne; cette dernière étant, par rapport à la première, dans une direction S. S. E. et à trois quarts de mille de distance. De la Pointe du Chêne, une barre s'étend à trois quarts de mille au nord et est à sec dans presque toute son étendue, ce qui rend le havre plus sûr. Près du centre de la baie, qui est peu profonde, se trouvent deux rochers de 6 et 9 pieds, placés E. S. E. du centre de l'île Shédiac. Celui qui est le plus à

l'est, appelée la Roche de Médée, est à 2 milles de l'île; le rocher ouest est appelé Roche du Zéphyr, et se trouve placé à mi-chemin entre la Roche de Médée et l'île, et à 1 mille à l'ouest du premier; le passage conduisant dans le havre est situé entre la Roche du Zéphyr et les bas-fonds qui s'étendent à une courte distance de l'île.

Phare.— Il y a une lumière fixe dans une lanterne suspendue à un pôteau au quai de la Pointe du Chêne; elle est à une hauteur de 15 pieds et visible à 6 milles. On ne s'en sert que pendant l'été.

Shédiac n'est pas une place de commerce; on n'y expédie que quelques cargaisons de madriers. Les étrangers qui se dirigent vers cette place doivent se munir d'un pilote. Le maître de havre ou le pilote se rendra dès que l'on fera le signal convenu. Le tirant d'eau qu'un bon pilote peut garder en entrant est de 14 pieds à mer basse et de 18 pieds dans les hautes mers. A l'endroit où les navires mouillent, il y a 12 à 17 pieds à mer basse, et le fond est vaseux; ce mouillage a une longueur de trois quarts de mille environ et une largeur de $1\frac{1}{2}$ à 3 encablures. Les rivières Shédiac et Scadouc sont de très-petites rivières, navigables seulement pour des chaloupes l'espace de quelques milles jusqu'aux moulins à scie. Les marées du printemps s'élèvent à 4 pieds et les marées basses à 2 pieds.

De gros navires pourraient entrer dans la baie de Shédiac, puisqu'elle mesure plus de 6 brasses d'eau; mais les Roches de Médée et du Zéphyr la rendent dangereuse; l'eau basse s'étend à 2 milles de la pointe Shédiac. Entre le cap Bald et Cocagne Head, il y a 5 brasses d'eau, ce qui est suffisant pour permettre à un gros navire d'approcher de cette partie de la côte.

ANNEXE No. 6.

EXTRAITS DES INDICATIONS AUX MARINS, BAIE DE FUNDY ET BASSIN DE CUMBERLAND, PAR LE COMMANDANT G. F. McDOUGALL, M. R., 1871.

Le cap Spencer, promontoire altier de 400 à 600 pieds de haut, formé de rochers taillés à pic, est couvert de bois, et se trouve situé à 3 milles environ de la pointe Mispeck; entre ces deux places on rencontre une baie qui ne sert d'abri que contre les vents de nord à est.

Dans la baie, cependant, on remarque plusieurs criques dont la plus étendue, la crique Ball, large de trois quarts d'encablures, permet aux petits navires de remonter le courant pendant le flux et de rester près du rivage, et en sûreté, en se plaçant le long de la partie intérieure d'un petit quai. Près de l'entrée de la crique, amenez l'extrémité du quai à mi-chemin environ entre les deux rives, afin d'éviter un écueil qui s'étend au large d'une encablure de la pointe est.

La Roche Noire, peu étendue, et ayant 10 pieds de haut, est située à un demi-mille environ de Conley Head, pointe placée au centre de la baie que nous venons de décrire; la roche est escarpée, et tout ce qui l'entoure ne présente aucun danger.

Du cap Spencer au cap Enragé, sur la côte nord du chenal Chignectou, le rivage est élevé d'une hauteur de 400 à 900 pieds, couvert de bois, et partagé en collines par de nombreuses vallées sillonnées par de petites rivières qui viennent se jeter dans la baie de Fundy.

Les embouchures de ces rivières ont une très-grande ressemblance, car à leur entrée on remarque une barre de galets et de gravier qui ne laisse qu'un passage étroit d'un côté pour les petits navires à marée haute, et à mer basse ces mêmes navires échouent sur un fond de vase, généralement en sûreté contre tous les vents.

C'est en cet endroit que les navires prennent des cargaisons de bois scié par des moulins qui sont construits près de l'entrée; les billots sont descendus par ces rivières.

Mouillage.— Les navires qui veulent mouiller temporairement sous Quaco Head devront, en approchant le phare du côté ouest, tenir McCoy Head détaché de Rogers Head, jusqu'à ce que la tour de l'église catholique romaine se détache elle-même de la partie est de la falaise nord de Quaco Head, afin de découvrir l'extrémité extérieure du récif sur lequel le phare est situé.

Il n'y a pas d'amarques sûres à indiquer pour le mouillage, qui a 5 ou 6 brasses, sur fond de vase, et le phare est à une distance d'un demi-mille environ S. S. O.

Le mouillage n'est pas sûr dans les vents du N. E. au sud, en tournant par l'est. On construit plusieurs navires près du cap Quaco, ainsi que dans quelques-unes des anses qui bordent la côte.

Ces navires et le bois équarri sont les seules exportations de cette partie de la côte.

Mouillage.—Pendant les mois d'été, les navires peuvent mouiller le long de toute la côte à partir du cap Spencer, à une petite distance du rivage, et la baie de Quaco offre l'abri le plus sûr contre les vents d'ouest.

La baie de Salisbury n'est pas sûre à cause des vents d'ouest et de sud-ouest qui soufflent souvent dans la baie, et à cause du changement subit du vent dans ces régions. Le courant de la marée montante se porte généralement vers le phare du cap Enragé.

Lumière du cap Enragé.—Le cap Enragé est formé de rochers perpendiculaires élevés de 100 pieds environ, et entièrement couverts de bois, excepté dans le voisinage immédiat du phare, qui se trouve près de l'extrémité du cap. Le phare est une bâtisse de forme carrée et peinte en blanc, sur laquelle, à une élévation de 120 pieds au-dessus du niveau de la mer haute, est fixée une lumière blanche immobile que l'on pourrait voir par un temps clair à une distance de 15 milles.

Du cap Enragé, un récif, qui est à sec à mer basse, s'étend dans une direction sud-ouest à un quart de mille.

Le chenal de Chignectou sépare le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse au fond de la baie de Fundy, et conduit au bassin Cumberland et à la rivière Petitcodiac; il n'offre aucun danger; même par un temps obscur, il suffit de faire jouer la sonde de chaque côté pour rendre la navigation sûre.

Au cap Enragé la largeur du chenal diminue considérablement, et la rive nord s'incline plus du côté nord pendant l'espace de 10 milles environ jusqu'à l'île Grindstone; au nord de cette île, la rivière Shepody se jette dans le chenal, tandis qu'au sud, ou sur la rive de la Nouvelle-Ecosse, la côte continue dans une direction nord-est vers la pointe Boss située à l'entrée du bassin Cumberland.

À la hauteur de l'île Grindstone, le cap Maringouin partage les eaux en deux courants: celui du nord se dirige vers les embouchures des rivières Petitcodiac et Memramcook, et l'autre, se portant au nord-est, se jette dans le bassin Cumberland.

Battures Horton.—On peut approcher en toute sûreté à un demi-mille des rives, de chaque côté des bords du chenal Chignectou, excepté dans le voisinage des battures Horton, qui se trouvent à 7 milles environ au nord-est du cap Enragé. Entre ce dernier et le cap Ste. Marie, des battures s'étendent en ligne droite à une distance considérable des terres hautes qui forment une baie en cet endroit.

Lumière Grindstone.—L'île Grindstone, longue de près d'un demi-mille, se trouve sur le côté nord-est du chenal Chignectou, et près d'un mille à l'est du cap Ste. Marie, qui forme la pointe sud de l'embouchure de la rivière Shepody.

Le phare, qui est construit en bois, de forme octogone et peint en blanc, se trouve sur la pointe ouest de l'île, et à une élévation de 60 pieds au-dessus du niveau de la mer haute est fixée une lumière blanche immobile que l'on pourrait voir, par un temps clair, à une distance de 12 milles. On ne doit pas approcher du phare, par le côté ouest, à une distance moindre que quatre encablures.

Le bas-fond Grindstone, ayant 10 pieds d'eau, est la partie la moins profonde d'un étroit banc de sable et de vase, long de près de 4 milles, dont l'extrémité nord-est est un peu au sud de l'île Grindstone; de là, il s'étend dans une direction S. O par O. $\frac{1}{2}$ O., laissant entre lui et les battures Horton un chenal navigable large d'un mille. Le bas-fond se trouve à $\frac{1}{10}$ de mille S. par O. $\frac{1}{4}$ O. du phare de Grindstone; un chenal sépare ces deux endroits; on peut approcher les hautes terres du côté sud de l'île Grindstone à la distance d'une encablure.

Le récif Ste. Marie s'étend au large du cap Ste. Marie, trois quarts de mille N. E. par E. $\frac{1}{2}$ E.; la marée montante couvre le point le plus élevé à quatre heures de marée, et lorsque ce dernier est à sec, on peut l'approcher, par le côté sud-est, à la distance d'une encablure.

La côte.—Du cap Chignectou, le côté sud du chenal Chignectou se dirige vers le N.-E. par N., à la distance de $6\frac{1}{2}$ milles jusqu'à la pointe Squally; la côte est escarpée et n'offre aucun danger, mais de cette place jusqu'au phare du cap à la Pomme, on ne doit pas approcher du rivage à plus d'un tiers de mille.

Lumière de la rivière à la Pomme.—Le phare est une bâtisse carrée peinte en blanc et érigée sur la partie basse nord de l'embouchure de la rivière à la Pomme, et, à une élévation de 40 pieds au-dessus de la mer haute sont suspendues deux lumières blanches et immobiles, à 24 pieds de distance, qui, par un temps clair, seraient visibles à la distance de 10 milles.

Marées.—La mer est haute à l'anse Spencer à 11 heures 35 min.; les grandes marées s'élèvent à 37 pieds, les petites à $30\frac{1}{2}$ pieds. A l'île Grindstone, la marée est haute à 11 h. 47 m.; les grandes s'élèvent à 41 pieds, les basses marées à $34\frac{1}{2}$ pieds.

Du cap Spencer, le courant de la mer montante se dirige vers l'est, parallèlement au rivage jusqu'à l'île Grindstone, à raison de 2 nœuds en moyenne; le reflux se porte dans une direction contraire vers l'ouest; plusieurs remous se forment en arrière des pointes saillantes de cette côte. Dans le voisinage du cap Spencer, le courant change de direction environ deux heures avant que la mer haute ou basse ne s'approche ou ne s'éloigne du rivage; mais plus à l'est, vis-à-vis du cap Quaco, cette différence n'est que de trois quarts d'heure. Au large, le courant continue de se faire sentir d'un quart à trois quarts d'heure après le temps de la mer haute et basse.

Au large du cap Spencer, un clapotage, qui est très-considérable avec les vents d'ouest, se forme pendant le reflux. Il est formé par un très-fort courant qui tourne avec impétuosité autour de la baie, à l'ouest du cap, et qui heurte à angle droit le brisant. Il y a un semblable clapotage vis-à-vis Quaco Head, formé par le courant qui se précipite autour de la baie, au sud, et qui rencontre le courant principal du montant et du baissant vis-à-vis le phare. Vis-à-vis l'île Grindstone, le courant des marées a une vitesse de 2 à 4 nœuds à l'heure.

Le cap Maringouin est l'extrémité sud du promontoire qui divise le bras nord-est de la baie de Fundy en deux parties, savoir: la rivière Petitcodiac au nord, et le bassin de Cumberland à l'est. Le cap atteint une hauteur de 220 pieds et forme, avec les débris des deux branchements, une grande grève qui court dans une direction sud-ouest. La ligne de 3 brasses est à $1\frac{1}{2}$ mille du cap.

Directions.—Quand vous aurez passé le cap Spencer et que vous vous dirigerez vers l'est, gouvernez au plus près du cap si la mer est basse, et évitez le remous déjà décrit en passant au dedans ou au dehors. A une distance d'un mille au large, au sud du cap Spencer, une course E $\frac{1}{2}$ N sur une distance de 53 milles vous conduira à environ 2 milles au sud du cap Enragé, mais on doit prendre soin de ne pas passer à moins d'un demi-mille du phare, dans la direction N.E., afin d'éviter une chaîne de récifs qui courent dans la direction S. O.

Si vous voguez vers le cap Chignectou, à une distance d'un mille environ du cap Spencer, une course à l'est de $19\frac{1}{2}$ milles placera le vaisseau sur l'alignement du phare Quaco avec le récif du même nom. Ils sont à peu près à 5 milles de distance l'un de l'autre. De cette place, le cap Chignectou sera dans la direction E. par S $\frac{1}{2}$ S., 22 milles, et le cap d'Ore E. par S $\frac{3}{4}$ S., 29 milles. On doit avoir soin de contrebalancer l'effet de la marée qui modifierait les courses ci-dessus.

On peut mouiller provisoirement, quand le temps est beau, tout le long de la côte entre les caps Spencer et Sainte-Marie; mais quand les vents auxquels se trouve exposé la côte soufflent un peu fortement, le mouillage est mauvais, spécialement dans les places où la marée a une force considérable. Il y a un mouillage au nord de l'île Grindstone, entre cette île et l'embouchure de la rivière Shebody, mais ce mouillage est un peu difficile pour un étranger. Pour entrer dans ce mouillage avec une profondeur d'eau suffisante au-delà du cap Enragé, gouvernez de manière à amener le phare Grindstone N. E. par E. $\frac{1}{4}$ E., jusqu'à environ un mille de distance. Alors tirez un peu au nord, en ayant soin de ne pas cacher le phare du cap Enragé par le cap Sainte-Marie, ni de vous approcher à plus de quatre encablures de l'île Grindstone. Quand le phare Grindstone sera dans la direction S. S. E. $\frac{1}{2}$ E., le récif Sainte-Marie sera passé, et vous pourrez gouverner du côté de la montagne Shebody. Jetez l'ancre après avoir passé le banc de sable au nord du phare, laissant ce

dernier dans la direction sud et le cap Sainte-Marie S. O. par O. Là il y a quatre brasses d'eau, mais le fond n'est pas bon.

Un autre mouillage, assez fréquenté, se trouve situé à un demi-mille N. E. par E. de la pointe est de l'île. La profondeur d'eau est de trois brasses avec un fond de vase.

Les vaisseaux, par un beau temps, peuvent mouiller n'importe où au large de l'embouchure de la rivière Petitoodiac, en bas de *Folly Point*, suivant leur tirant d'eau. Mais le meilleur mouillage est entre *Folly Point* et *Stone Wharf*. Un vaisseau, de quelque tonnage qu'il soit, peut toujours flotter en cette place, même à mer basse. Là, dans à peu près trois brasses, avec fond de vase, les navires peuvent mouiller avec *Folly Point* E. $\frac{1}{2}$ N. et l'église des Sauvages N. $\frac{1}{3}$ O. Mais, comme le courant a une vitesse de trois à quatre nœuds, la mer est grosse quand le vent souffle à l'encontre du courant, et si vous voulez mouiller plus qu'une marée, il vous faudra amarrer le vaisseau, si vous ne voulez pas surjaler votre ancre.

Si vous voulez remonter un peu plus la rivière, vous devrez recourir au service d'un pilote compétent, parce que le chenal est étroit et peu profond et que sa direction change souvent. Quoiqu'il n'y ait pas de pilotes réguliers, on peut avoir à Hillsborough des hommes qui connaissent bien la rivière.

Rivière Memramcook.—Depuis *Folly Point* cette rivière prend une direction N. par E. $\frac{1}{2}$ E. La rive ouest est peu élevée et couverte de bois, tandis que la rive est est en partie défrichée.

Il y a un trou d'eau de neuf pieds au sud-est de l'île Dorchester, mais on doit amarrer même les petits vaisseaux, si l'on veut qu'ils restent à flot.

Le bassin *Cumberland* forme l'extrémité est du chenal Chignectou, et reçoit les eaux de beaucoup de rivières. Il est situé sur le côté est du cap Maringouin. L'entrée entre le bassin et *Boss Point* a un mille et demi de largenr. Depuis cette place le chenal est droit et navigable sur une distance de huit milles jusqu'au delà de *Woody Point*, sur la côte nord. Au plus étroit du chenal, on peut avoir un mouillage de quatre brasses d'eau. Cette place, qui est à environ un tiers de mille au large de la côte nord, est connue sous le nom de mouillage de *Sackville*. Les navires doivent s'amarrer dans ce mouillage, et on doit se servir de la sonde pour choisir les positions.

Il y a aussi un autre mouillage à l'est de *Peck Point*, sur la rive nord de l'entrée, avec une profondeur d'eau de cinq brasses et un fond de vase. Ce mouillage se trouve lorsque l'extrémité sud-est du cap Maringouin est découverte par *Peck Point* S. O. $\frac{3}{4}$ O., et l'extrémité du quai de l'anse de *Peck* O. $\frac{3}{4}$ N.

Les navires peuvent mouiller n'importe où entre ces deux places, excepté quand il fait un vent d'ouest très-fort, ce qui arrive souvent. Alors le courant du baissant, qui atteint une rapidité de 4 ou 5 nœuds à l'heure, rend la mer très-difficile. Il est bon d'amarrer dans n'importe lequel de ces mouillages, surtout lorsque les vents sud-ouest se trouvent unis au baissant. Au-dessus du mouillage *Sackville*, il n'y a que les petits vaisseaux qui puissent flotter à mer basse, mais les navires marchands échouent dans la vase.

Dans le bassin *Cumberland*, il y a une riche pêcherie d'alose, qui commence en juin. La Rivière-Hébert et *Joggins* Sud exportent du charbon, des produits agricoles et quelques petits navires.

Marées.—La mer est complètement haute et commence à baisser dans le bassin *Cumberland* à 11.55. Les grandes marées s'élèvent à 45 $\frac{1}{2}$ pieds, les petites à 38 pieds. Le montant et le baissant étant si forts, la rapidité du courant est très-grande.

Directions.—En cherchant le bassin de *Cumberland*, il faut prendre garde en approchant de l'entrée de découvrir la Pointe *Main-à-Dieu*, au sud de la tangente est du cap Maringouin. Vous devrez diriger E. N. E. afin d'éviter la batture Maringouin. Ensuite, vous gouvernerez de manière à passer à pas moins d'un huitième de mille de l'extrémité est du cap et de la pointe *Peck*. On peut sûrement approcher des deux jusqu'à cette distance.

Si vous voulez vous avancer au-delà du mouillage de *Peck*, tenez la tangente du cap Maringouin écartée de la pointe *Peck*, S. O. par O. $\frac{3}{4}$ O. Avec ces marques en arrière du vaisseau, vous le tiendrez dans le plus profond du chenal vis-à-vis de la Pointe *Main-à-Dieu*. Ensuite vous devrez courir plus au nord, afin d'éviter le banc de vase qui s'assèche à mer basse et s'étend à une distance considérable de la rive sud.

R A P P O R T

DU

SECRETÉAIRE D'ÉTAT

DU

C A N A D A.

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:

IMPRIMÉ PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33 RUE RIDEAU.

1873

RAPPORT

DU

SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU CANADA,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

A Son Excellence le Très-Honorable Sir FREDERICK TEMPLE, Comte de Dufferin, Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :—

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence le rapport de mon département pour l'année expirée le 30 juin 1872.

Le nombre de lettres reçues et de lettres envoyées par les différentes branches du département pendant l'année a été de 10,866, et se décompose ainsi :—

Branches de la correspondance, des terres de l'artillerie. et de la	
liquidation des biens de la banque du Haut-Canada	7,049
Branche de l'imprimeur de la Reine	2,070
Branche des terres de la Puissance	1,302

Dans ces chiffres ne figurent pas les simples accusés de réception.

Le travail de la division de l'enregistrement s'est beaucoup augmenté ; il consiste principalement en opérations d'enregistrement et de *grossoiement*. Les registres attestent qu'il a été exécuté avec autant de fidélité que de soin.

Le rapport de la division des terres de l'artillerie comprend les ventes de terrains faisant partie des biens de la ci-devant banque du Haut-Canada. Ce rapport continue d'être très-satisfaisant. (Voir appendice A.)

Les ventes des biens de la banque s'étant, par suite de retards inévitables, prolongées au-delà du terme de l'année fiscale (30 juin 1872), j'ai donné ordre d'en établir les états à venir jusqu'à ce jour, pour l'instruction du public. M. Gamble et les officiers chargés de ce soin s'en sont fort habilement acquittés.

Le rapport de l'imprimeur de la reine (voir appendice B) constate que, eu égard à l'augmentation qui s'est produite dans les salaires et le prix des matériaux, les services des impressions ont été exécutés d'une manière qui fait honneur à l'entrepreneur.

Le déficit provenant de la différence entre les recettes du service de la *Gazette du Canada* et ses dépenses, a été réduit. La dépense occasionnée par les statuts, quoique notablement augmentée par l'épaisseur plus grande du volume et un surcroît de dépenses pour le papier et le transport, a été cependant moindre par feuille que l'année précédente, et surtout qu'en 1869, seule année, avant l'adjudication des contrats actuels, où il ait été publié un volume de cette grosseur.

Les frais d'impression des départements présentent une petite diminution, si on les compare à ceux de l'année précédente, ou une légère augmentation, si la dépense exceptionnelle nécessitée par les ouvrages du recensement en 1870-71 n'est pas mise en ligne de compte.

Mais cette augmentation n'a pas été plus élevée, elle a été plutôt moindre, que ce qu'elle était à conjecturer en conséquence de l'agrandissement de notre territoire, du développement de nos ressources et de nos revenus, et partant des affaires publiques.

Les opérations de la branche des terres fédérales dépendant de ce département se bornent à la province de Manitoba et aux territoires du Nord-Ouest.

Le compte-rendu de ces opérations vient au 31 décembre, au lieu de s'arrêter à la fin de l'année fiscale, parce qu'à cette dernière époque les travaux d'arpentage, l'un des principaux objets dont s'occupe la branche des terres, ne faisaient guère que de commencer.

Dans son rapport (appendice C), l'arpenteur-général fait voir que ces travaux pendant la saison dernière, tant dans le Manitoba que dans les territoires du Nord-Ouest, ont été poussés avec une notable activité, surtout s'il est tenu compte de certaines circonstances défavorables qu'il indique.

Les arpenteurs à l'œuvre étaient au nombre de quarante-deux, outre M. Lindsay Russell, ayant titre d'inspecteur, et ses deux aides MM. Milner Hart et A. W. Whitcher — total 45 personnes; et ce corps d'arpenteurs, le plus considérable qui ait jamais été employé à la fois au même service en Canada, a opéré avec les plus satisfaisants résultats, quant à ce qui regarde l'étendue aussi bien que la qualité des travaux.

Les brigades de travailleurs dont ils ont eu besoin formaient un personnel d'environ 400 hommes, avec 100 chevaux et chariots pour les transports. Plusieurs immigrés nouvellement arrivés ont pu trouver ainsi un emploi bien rétribué, tout en ayant occasion d'acquérir, au cours des arpentages, une bonne connaissance des lieux, qui leur est très-utile lorsqu'ils veulent faire choix d'une localité pour s'y établir.

Parmi les dépenses qui se font dans le pays pour ces arpentages, celle des services de transport profite principalement aux fermiers métis, qui possèdent la plupart des chevaux et des chariots propres aux voyages dans les prairies.

Afin que les troupes nombreuses occupées aux arpentages ne fussent pas exposées à perdre du temps par la difficulté de se procurer des provisions suffisantes et saines, de grandes quantités de vivres, consistant en lard fumé, biscuits, fruits secs et légumes pressés, ont été rassemblées, puis expédiées au Manitoba, où on les a revendus aux arpenteurs au prix coûtant. Cet approvisionnement a occasionné un travail considérable, dont on pense pouvoir s'exempter après cette saison-ci. Il y a toute probabilité que le progrès du commerce dans la province de Manitoba va permettre à l'industrie privée de fournir les provisions nécessaires à des prix raisonnables.

La petite carte attachée à ce rapport représente les townships arpentés et les localités explorées jusqu'à ce jour. Elle offre aussi, dans une teinte différente, dont l'explication est donnée en marge, les masses d'arpentages qu'on croit désirable d'exécuter l'année prochaine. Les lignes en sont tracées de manière à embrasser des terres que l'on sait être très-propres à être mises tout de suite en établissements, d'abord à cause de leur extrême fertilité et de l'avantage qu'elles ont d'être plus richement garnies de bois que la majeure partie du territoire manitobain, et ensuite à cause de leur situation favorable sur la plus grande route actuelle de commerce vers l'Ouest, celle par où passera bien probablement le chemin de fer canadien du Pacifique.

Cette petite carte et la série de descriptions tirées des rapports des arpenteurs qui forme un des appendices ci-joints, portent des renseignements qui sans doute seront utiles au public en général, mais surtout aux personnes ayant dessein de se faire colons, qu'elles mettront en état de juger, par comparaison des avantages de situation, de sol, etc., des lieux qu'elles doivent préférer pour s'y chercher une demeure.

On est à préparer une autre carte, plus grande et plus détaillée, des arpentages de la saison ; les matériaux en sont entre les mains des lithographes. C'est la carte de Manitoba qui fut faite l'année dernière pour représenter la région alors arpentée, et que l'on fait servir pour ce nouvel objet, en y traçant les autres portions de territoires mesurés depuis.

Pour ce qui est du caractère général du pays ouvert à la colonisation par les opérations de l'année, les rapports des arpenteurs montrent qu'il est à tout prendre extrêmement favorable à la culture. Le sol que l'on a rencontré possède la même merveilleuse richesse que celui des terres arpentées l'année dernière, tant que la proportion de surfaces boisées par rapport à l'étendue de prairies privées d'arbres est un peu plus grande.

Dans la section nord-occidentale du Manitoba, une superbe contrée, partie prairies, partie forêts, et bien pourvue d'eau, a été subdivisée. Il y a bon lieu de croire qu'elle s'étend tout le long du versant oriental de la chaîne des monts Riding, Dauphin et du Canard, dans un espace de 150 milles ou plus. Outre qu'elle possède les qualités d'un sol arable, elle est destinée, par la taille supérieure de ses arbres forestiers, à devenir le principal canton d'où les prairies adjacentes tireront leurs approvisionnements de bois de construction.

La partie sud-ouest de la province offre des conditions presque aussi favorables au colon ; les arbres n'y prennent point autant de croissance que dans la région dont je viens de parler, mais ils forment des forêts susceptibles de fournir une assez grande quantité de bois. Le sol est riche et abondamment arrosé.

Entre ces deux dernières sections de pays, dans le voisinage de la rivière Assiniboine, se trouve une région moins attrayante. La surface est hérissée de monticules de sable, entre-coupée de marécages ; peu d'arbres de bonne qualité y croissent ; en un mot, il n'est guère probable que les colons s'y portent tant que les lieux d'un aspect plus engageant, dans les contrées environnantes, ne seront pas tous habités. Pour ces causes, on ferait bien de ne pas arpenter cette âpre région à présent, et de passer de préférence aux meilleures terres qui sont au-delà.

Le milieu de la partie méridionale de la province, à l'ouest de la rivière Rouge et depuis la frontière internationale en remontant vers le nord, est une prairie presque sans arbres. C'est, par la richesse et l'égalité du sol, une des étendues de terres les plus belles qu'il y ait dans le pays. Quand il aura été construit des chemins de fer, qui rendront facile le transport du combustible et des matériaux à bâtir, sa situation, sa rare fertilité, sa surface unie si favorable à l'emploi des instruments nouveaux créés par la mécanique agricole, auront bien la vertu d'y attirer les colons.

La section orientale des superficies arpentées s'étend sur toute la portion de territoire située le long de ce qu'on peut appeler la lisière entre les forêts de l'est se prolongeant jusqu'au Labrador, d'un côté, et les prairies de l'ouest qui se déploient de l'autre jusqu'au Montagnes-Rocheuses. Elle embrasse le territoire à l'est de la rivière Rouge, jusqu'à une distance variant de dix à trente milles, et, dans les directions nord et sud, presque toute la largeur de la province.

A l'exception des terres marécageuses dans le voisinage du lac Winnipeg, et de quelques marais sur la rivière de la Seine, on peut dire que le sol de cette section est partout bon à cultiver. Pays mêlé de bois et de prairies, on y rencontre çà et là des terrains herbus ou des marécages où croissent en masses épaisses les foins sauvages ; il possède des courants d'eau en abondance, et, par sa proximité des grandes forêts orientales, il est assuré de ne manquer jamais de bois de construction et de chauffage.

Au-delà de cette section, vers l'est, les savanes sont plus nombreuses ; quoique précieuses par les bois d'épinettes blanches et rouges dont elles sont couvertes et les facilités qu'on y trouverait pour en opérer le dessèchement, la nécessité même d'en faire écouler les eaux doit rendre quant à présent ces lieux peu convenables aux colons. Aussi a-t-on jugé inutile de pousser plus loin de ce côté la subdivision en lots de ferme.

Les grandes lignes des blocs seront toutefois tirées dans toute l'étendue de cette région, car ce n'est qu'au moyen de quelque arpentage de cette nature que l'on peut se procurer la connaissance désirable des principales particularités topographiques du pays, et juger sûrement s'il est ou non opportun de faire une subdivision en moindres parties.

Ces lignes en outre permettent de diviser, au cours de l'opération, les blocs qui sont susceptibles d'être exploités comme cantons à bois.

Par les explorations mentionnées dans le rapport de l'arpenteur-général et qui ont été faites dans le but de constater quelles sont les localités assez boisées pour fournir les sciages et autres bois de construction dont le besoin s'accroît dans le Manitoba, l'on a appris que sur les bords du lac des Bois et vers les sources de la rivière des Roseaux, il

83. trouve du pin de belle qualité et en quantité suffisante pour récompenser ceux qui entreprendraient d'en faire l'exploitation.

Les opérations relatives aux terres dans la province de Manitoba sont consignées dans le rapport ci-annexé de l'arpenteur-général.

Comme l'agent des terres ne peut assigner leurs lots aux colons avant que les arpentages soient complétés et que les plans lui en soient fournis, il n'a commencé à faire des rapports qu'après la clôture de l'année fiscale ; et ses opérations, dont fait mention l'arpenteur-général, comprennent seulement les six mois écoulés de juillet à décembre.

Nous n'avons, en outre, aucune indication du nombre des colons venus dans la province pendant l'année ; plusieurs se seraient établis sur des terres que l'agent, pour la raison donnée plus haut, ne pouvait leur assigner. Dans le cours des arpentages de la saison, on eût pu fixer sur le terrain les bornes de leurs lots ; mais avant d'avoir reçu les rapports de l'arpenteur, qui ne sont parvenus qu'à la fin de la saison, on ne pouvait avoir de plans des townships au bureau de l'agent.

Afin d'assurer au plus grand nombre possible de colons d'un township l'avantage de se servir également du bois qui s'y trouve et d'empêcher les premiers arrivants de l'accaparer, en prenant toutes les terres bien boisées, l'acte des terres règle que dans les townships partie prairie et partie forêt, les superficies boisées seront divisées en lots de bois, d'une étendue de dix à vingt acres, afin d'attacher, autant que les circonstances s'y prêteront, un de ces lots de bois à chaque terre de 160 acres.

Si le pays eût été arpenté avant l'apparition des colons, cette disposition de l'acte aurait pu être appliquée aussitôt après être devenue exécutoire. Elle n'aurait point manqué d'avoir un résultat avantageux, et aurait précisément répondu à l'un des premiers besoins du nouveau colon dans la prairie, qui est de se procurer du bois pour le chauffage et le clôturage. Au temps du transport des territoires du Nord-Ouest au Canada, et avant que les arpentages aient pu être commencés, les habitants de la Rivière-Rouge coupaient beaucoup de bois pour les constructions, le chauffage et le clôturage, sur les terres incultes qui ne leur appartenaient pas. Les nouveaux colons, à mesure qu'ils venaient s'établir sur des terres de prairie, suivaient la même pratique. Il n'était pas possible que cette manière irrégulière d'agir ne finit pas par être une cause de trouble entre les colons eux-mêmes, et par faire naître l'impression que le gouvernement fermait les yeux sur ces actes reprobables d'usurpation du domaine public. Pour empêcher qu'un petit nombre comparativement de colons ne s'emparât illégalement des meilleurs bois de la province, et en prévision des besoins absolus d'une population en voie d'accroissement, il fallait faire quelque chose pour régler la coupe du bois, sans cependant employer de mesures arbitraires pouvant avoir l'effet de tarir l'approvisionnement du marché. Les terres à bois dont il s'agissait n'étaient pas arpentées : il était donc impossible d'y appliquer la règle établie par l'acte. Dans ces circonstances et en attendant que l'exécution des arpentages permette de suivre cette règle, un règlement pour la concession de permis temporaires a été rendu par un ordre en conseil, lequel règlement auto-

rise et régle la coupe des bois, depuis le bois de chauffage pour l'usage du colon jusqu'aux billots en grume pour les moulins qui fournissent les bois de service aux centres de commerce de la province.

Les permis sont soumis à une petite taxe, qui n'est pas tant destinée à former un revenu qu'à faire reconnaître le droit du gouvernement en même temps que l'avantage accordé.

Au rapport de l'arpenteur-général, ce système a été accepté avec empressement par tous les intéressés et fonctionne actuellement avec succès.

Le tout respectueusement soumis.

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

OTTAWA, 28 février 1873.

APPENDICE A.

A l'Honorable J. C. AIKINS,
 Secrétaire d'Etat du Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les opérations de cette branche de votre Département, et le résultat de l'année fiscale qui a pris fin le 30 juin 1872.

Il a été opéré de nouvelles ventes de lots situés dans différentes parties des propriétés de l'Artillerie, qui ont donné.....	\$ 8,167 85
Les recettes totales de l'année fiscale se montent à	50,466 01
Elles se décomposent ainsi :—	
En principal, formé par les prix payés.....	30,265 70
En rentes ou en intérêts équivalents à des rentes.....	20,200 34

La correspondance de la même période couvre 909 foios, et comprend les rapports sur les affaires renvoyées à cette branche, et 975 lettres (outre celles de pure forme) faites en réponse à 410 lettres reçues; il a été dressé 111 lettres patentes; enregistré et certifié 156 actes de cession. Les livres, au bureau de la comptabilité, méritent examen à cause du soin et de la netteté des écritures. Les comptes ouverts sont au nombre de 1,300, et se rapportent à 34 localités tant d'Ontario que de Québec. (*Voir l'annexe.*)

L'arpentage des terrains de l'artillerie à Kingston, O., a été ordonné et s'exécute. Suivant l'usage, il sera publié avis des ventes, qui auront lieu au printemps.

On fait aussi diviser en lots la propriété située à Jones'-Fall, sur la ligne de navigation du Rideau, pour en opérer la vente au printemps.

Je prends la liberté de signaler à votre attention le fait que la province d'Ontario a gardé, après la Confédération, et garde encore possession de bâtiments considérables (mis en état à grands frais avant 1867) qui servent d'hospice d'aliénés, avec 50 acres de terre, à Amherstburg, —ainsi que de grands et coûteux bâtiments, avec environ 200 acres des terrains de l'artillerie, où se trouve un établissement de réforme pour les jeunes gens, à Penetanguishene, —sans avoir donné de compensation ni fait offre de prix.

Je profite de l'occasion pour rappeler que les édifices du parlement et des ministères à Ottawa, occupent 32 acres du domaine de l'artillerie, et que la propriété dite "Major's Hill", à l'est du canal Rideau, de la contenance de 39 acres 1 rood et 39 perches en superficie, a aussi été affectée par le département des travaux publics à l'usage de l'Etat. Au prix actuel des terrains à Ottawa, ces propriétés ne vaudraient pas moins de \$550,000.

Vous remarquerez avec satisfaction que les immeubles de l'artillerie qui, avant que la propriété en ait été transportée au Canada en 1856, ne rapportaient pas \$15,000—pas même de quoi couvrir les frais de régie,—n'ont pas cessé depuis lors de produire chaque année un revenu considérable, toujours croissant, tandis que la dépense ne s'élève pas à la moitié de ce que ces immeubles coûtaient à nos prédécesseurs.

Voici un tableau récapitulatif de la recette annuelle, du 5 novembre 1856 au 31 décembre 1872 :—

Recettes du 5 novembre 1856 au 31 décembre 1857	\$21,822 93
“ 1858	15,129 50
“ 1859	32,243 68
“ 1860	26,210 49
“ 1861	23,101 58
“ 1862	22,181 61
“ 1863	19,758 47
“ 1864	28,311 29

30 juin	1865	13,536 48
"	1866	32,356 48
"	1867	45,981 85
"	1868	44,645 48
"	1869	48,219 22
"	1870	73,845 40
"	1871	62,505 00
"	1872	50,466 04
31 décembre	1872	22,221 83

\$589,505 33

Ces \$589,505.33, joints à une somme de plus de \$175,000, en ce moment due et payable à Montréal et ailleurs, élèveront avant la fin de la présente année fiscale les recettes générales de la division à un chiffre total de plus de \$760,000.

Le détail départemental de la gestion des biens de la ci-devant banque du Haut-Canada ayant été attribué à cette division, j'ai l'honneur de faire rapport qu'à la fin de l'année fiscale dernière les recettes par suite de ventes ont produit un total de \$66,678,12.

Depuis cette époque à venir au 25 décembre 1872, il a été opéré d'autres ventes d'immeubles faisant partie des dits biens, lesquelles ont donné \$1,204.45.

Après quelques retards causés par de longues et difficiles recherches qu'il a fallu faire pour la constatation des titres, on a opéré, depuis le commencement de la présente année, des ventes considérables à l'enchère dans les lieux suivants :

Comté de Frontenac,—townships de Bedford et Kingston, ville d'Adolphustown, cité de Kingston.

Comté de Hastings,—township de Marmora, village de Trenton.

Comté de Lanark,—township de Montague.

Comté de Peterborough,—ville de Peterborough, townships de Douro, de Dummer, de Belmont et de Monahan.

Comté de Victoria,—township de Verulam, ville de Lindsay.

Comté de Durham,—ville de Port-Hope, townships de Cavan et Cramahé.

Comté de Grey,—townships de Sullivan, Bentinck, Melancthon, Euphrasia, Artemesia, Keppel.

Comté de Simcoe,—townships de Nottawasaga, Oro, Tay, Gwillimbury-Ouest, Medonte, Tosorontio.

Comté d'Ontario,—township d'Uxbridge,

Comté de Wellington.—township de Luther.

Comté de Perth,—ville de Stratford.

Comté de Lambton,—townships de Plympton, Moore, Dawn, Sombra.

Comté de Kent,—township de Dover-Est.

Comté de Brant,—township de Brantford, ville de Brantford.

Comté de Welland,—ville de Clifton, village d'Allanborough, township de Niagara, village de Chippewa.

Comté de Bruce,—township de Saugeen.

Ces ventes ont eu les résultats suivants :

Les terrains situés à Kingston, à Peterborough, à Lindsay, à Port-Hope, à Toronto, à Stratford, à Sarnia, à Brantford, à Clifton, à Chippewa et à Walkerton, ont été vendus pour la somme de \$46,357.25; et il reste encore à vendre plusieurs autres immeubles qui seront mis à l'enchère sous peu. Ainsi donc, la somme totale déjà reçue, ou en voie de recouvrement, à ce Département, par suite des ventes de terres dépendant des biens de la ci-devant banque du Haut-Canada, à venir jusqu'à ce jour, s'élève à \$114,239.82.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur.

(Signé)

WILLIAM F. COFFIN,
Agent des terres de l'artillerie.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT.

DIVISION DES TERRES DE L'ARTILLERIE. LISTE DES COMPTES OUVERTS.

Lieu.	No.	Lieu.	No.
Cité d'Ottawa.....	738	<i>Report</i>	931
TERRES SUR LE CANAL DES RIVIÈRES RIDEAU ET OTTAWA.		Montréal.....	1
Nepean.....	80	St. Jean.....	2
Gloucester.....	53	Chambly.....	34
Gower-Nord.....	3	Coteau-du-Lac.....	7
Oxford.....	3	Cornwall.....	2
Marlborough.....	4	Prescott.....	3
Wolford.....	14	Cité de Kingston.....	1
Elmsley.....	4	Toronto.....	9
Crosby, Sud.....	4	Burlington Heights.....	1
Crosby, Nord.....	4	Clifton.....	1
Pittsburgh.....	1	Niagara.....	1
Kingston Mills.....	12	Stamford.....	1
Greenville.....	2	Fort Erié.....	106
Chatham.....	6	London.....	1
Carillon.....	5	Amherstburg.....	6
	2	Windsor.....	1
		Sarnia (Pointe Edward).....	1
		Nottawasaga.....	1
		Penetanguishene.....	53
<i>Areporter</i>	931	Total.....	1300

Ottawa, 5 mars 1873.

APPENDICE B.

A l'Honorable JAMES COX AIKINS,
Secrétaire d'Etat du Canada.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de faire rapport que les services des impressions et des reliures pour les Départements ont été exécutés par les entrepreneurs, pendant l'année fiscale dernière, d'une manière digne d'éloges, eu égard à la hausse constante et considérable qui s'est produite dans les salaires comme dans les prix des matériaux et de la vie, et à la perturbation qu'elle a causée dans les conditions générales de la main-d'œuvre, perturbation qui a dérangé les calculs sur lesquels avaient été basées les propositions de marchés faits il y a plusieurs années.

GAZETTE DU CANADA.

Voici l'état des dépenses de la *Gazette*, pendant l'année expirée le 30 juin dernier.

SERVICE.	Montant.
Papier (207 rames 19 mains 5 feuilles <i>Quad. Cap.</i>).....	\$ cts. 708 92
Impression et distribution.....	1,794 69
	2,503 61

Elle a donné les recettes suivantes:—

SOURCE DES RECETTES.	Montant.	Montant total.
Abonnements.....	\$ cts. 192 90	\$ cts.
Annonces.....	639 09	
Ventes casuelles.....	11 80	843 79
Le déficit est de.....		1,659 82

au lieu du déficit de \$1,989.15 qu'il y a eu l'année dernière; soit une diminution de \$329.33.

Les recettes d'abonnements ont diminué; mais cela est dû principalement à ce qu'une très-forte proportion de celles de 1870-71 provenait de recouvrements d'arrérages, tandis qu'il n'y a eu aucun de ces recouvrements à opérer pendant l'année fiscale dernière. A la fin de cette année fiscale le nombre des abonnés n'était que de 54; quelques autres qui se sont présentés dans le cours du dernier semestre.

Il y a eu augmentation dans le produit des annonces; cette augmentation a été tout entière causée par le nombre inaccoutumé de bills d'intérêt privé dont la législature fut saisie pendant la session dernière, et s'est bornée aux deux ou trois mois qui ont précédé celle-ci. D'autre part, dans le mois de septembre 1871, la recette totale n'a pas atteint le chiffre de \$16, et dans le mois de mai 1872, elle a été de moins de \$12.

STATU

On a imprimé à 22,000 exemplaires les *Statuts* de la session de 1872, savoir 17,500 exemplaires anglais et 4,500 français.

Dépense de ces tirages :

SERVICE.	Dépenses.
	\$ cts.
* Papier (1,964 rames 1 main 5 feuilles).....	6,280 75
Impression.....	1,622 50
Reliure... (environ)	3,043 27
† Distribution (")	1,148 00
	12,094 52

(Les deux derniers *items* sont approximatifs seulement, les comptes n'étant pas clos d'une manière définitive.)

Les frais d'impression des Statuts ont été beaucoup augmentés par l'insertion dans le volume d'un nombre considérable d'actes impériaux, — il n'en avait pas été publié les deux années précédentes, — et de plusieurs ordres en conseil relatifs aux provinces de Manitoba et de la Colombie-Britannique, et au traité de Washington. Ces additions forment 126 pages des 666 qu'a l'édition anglaise. De plus, le nombre inaccoutumé de bills d'intérêt privé que le parlement a passés a grossi de beaucoup le volume : ils ne remplissent pas moins de 355 pages sur les 540 de lois canadiennes qui s'y trouvent.

En présence de ce fait, on doit se demander si l'on ne ferait pas bien ici, suivant l'usage en Angleterre, de relier un nombre relativement petit d'exemplaires des Statuts au complet, de ne fournir pour la distribution générale que les Statuts généraux d'intérêt public, et, quant aux actes d'intérêt privé, de les imprimer sur des feuilles à part, qu'on ne ferait pas relier. La distribution par dizaine de milliers d'exemplaires de cette masse de dispositions d'intérêt privé, — la plupart absolument dépourvues d'intérêt pour les officiers civils qui reçoivent le volume, — entraîne une dépense notable de deniers qui, ce semble, pourraient être économisés.

Le volume des Statuts est revenu en moyenne à 55 cents environ. Dans l'édition anglaise il y a près de quarante-deux feuilles, et dans l'édition française quarante-cinq feuilles par volume.

Etant pris pour moyenne le nombre de quarante-trois, la feuille a donc coûté moins de 1 cent $\frac{1}{3}$, au lieu de 2 cents $\frac{4}{5}$ comme en 1869 ; sur le pied de ce dernier prix, les statuts de cette année seraient revenus à environ \$26,500. En 1870-71, la feuille coûta environ 2 cents ; à ce taux les frais de l'édition se fussent élevés à environ \$19,000.

Pendant l'année, le marché pour la reliure des Statuts, que MM. Hunter, Rose et Cie avaient eu jusque-là, a été passé, avec l'assentiment de Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, à M. A. Mortimer, de cette ville, sans changement dans les prix.

IMPRESSIONS, RELIURES, ETC., DES DÉPARTEMENTS.

Comme le font voir les tableaux ci-joints, les frais d'impression, de reliure, etc., des Départements ont été moindres de \$1,455 82 en 1871-72 que pendant l'année fiscale précédente,

* Aux anciens prix il y aurait eu dans la dépense du papier une différence en moins de plus de \$ 400.

† Ce chiffre ne comprend pas les frais de transport des paquets envoyés au Manitoba et à la Colombie-Britannique, non plus que les frais de transport, au delà de Portland, de ceux envoyés au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse. Les frais d'*express*, autant que j'ai pu le constater, ont été de \$624 16 contre \$392 76 l'année dernière, et ce surcroît de dépenses a été occasionné par le surcroît d'épaisseur et de poids du volume.

s'étant élevés en totalité à \$36,432 24 au lieu de \$37,888 06, chiffre atteint en 1870-71. Mais la différence dans la dépense des ouvrages nécessités par le recensement, qui augmentèrent tant le total en 1870-71, explique, et au delà, cette apparente diminution. Cette année-là, lesdits ouvrages coûtèrent \$5,657 04, tandis que l'année dernière ils n'ont monté qu'à \$547 06. Déduction faite de ces deux *items*, on a, pendant l'année fiscale dernière une augmentation de \$3,653 16 sur l'année 1870-71. L'augmentation sur l'année expirée au mois d'octobre 1870 est de \$8,205 52; — et elle n'a certainement rien de surprenant, vu l'accroissement du territoire, de la population du pays, des affaires publiques et du revenu. Et je devrais ajouter (ce que je mentionnais dans mon premier rapport) qu'en 1869-70 toutes les impressions, à beaucoup près, n'avaient pas été exécutées par l'entrepreneur, ni tous les comptes transmis par la voie de ce bureau.

Au présent rapport est joint un état des dépenses occasionnées par les impressions, etc., pendant les six mois qui viennent de prendre fin; il présente un total de \$16,841 38, sur lequel il y a \$273 38 portées pour le recensement. Ce total est inférieur à celui du semestre correspondant de 1871.

Le nombre des réquisitions ordonnées pendant l'année dernière a été de 1957, — soit 109 de moins qu'en 1870-71; mais cela est dû à ce que les ordres étaient plus considérables, nullement à une diminution dans le nombre des ouvrages exécutés suivant ces réquisitions, lequel a été de 3,630, c'est-à-dire supérieur de 348 à celui de l'année précédente. La vérification des comptes y relatifs a nécessité l'examen et le contrôle de plus de 20,000 *items*. La proportion de formules, etc., (stel) de livres, etc., ont été à peu près les mêmes cette année que l'année dernière, l'une s'élevant au chiffre de 5 à 6 millions, et l'autre à celui de 70,000 ou environ.

PAPIER D'IMPRESSION.

La plus grande partie du papier ordinaire pour les ouvrages exécutés sous le contrôle de ce bureau, a été fournie par lui pendant l'année. Cette fourniture a coûté \$2,001,80, au lieu de \$3,558 91 comme en 1870-71. Cette fois encore, la différence en faveur de l'année dernière résulte de celle qu'il y a eu dans la somme d'ouvrages faits pour le service du recensement.

M. Cotton, entrepreneur de la fourniture de papier d'impression, s'étant trouvé dans l'impossibilité de remplir ses engagements à la satisfaction du gouvernement pour les prix portés dans sa soumission, avait demandé à être déchargé de son entreprise. Comme l'approvisionnement ne se faisait plus qu'avec beaucoup de difficulté, Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil a permis, en juin dernier, de résilier le marché.

Les principaux fabricants de papier du Canada ont été aussitôt après invités par voie d'annonces à présenter leurs soumissions. A la suite de ce concours, il a été passé marché avec MM. Barber frères, de Georgetown, Ontario, dont les soumissions étaient les plus faibles, pour les prix suivants :

Papier grand-raisin, No. 1,	500 feuilles à la rame, pesant 26 livres....	\$3.22
“ “ double “ 1.	“ “ “ “ 52 “	6 44
“ cavalier double “ 1.	“ “ “ “ 50 “	6 18
“ pot en qrts de f. “ 2.	“ “ “ “ 32 “	3 63

Le tout respectueusement soumis.

B. CHAMBERLIN,
Imprimeur de la Reine.

Ottawa, 31 décembre 1872.

Ci-suivent les états et tableaux mentionnés dans le rapport ci-dessus.

B. C.

SOMMES payées au greffier du comité parlementaire des impressions pour
des exemplaires des rapports des départements, pendant l'année expirée
le 30 juin 1872

Agriculture	211 50	
Douanes	234 45	
Finances	396 12	
Revenu de l'intérieur	118 87	
Marine et pêcheries	562 24	
Milice et défense	1,450 99	
Postes	163 70	
Travaux publics	205 33	
Secrétaire d'Etat du Canada	6 75	
" pour les provinces	6 95	
Total		3,356 90

FRAIS d'impression, etc., des départements, par mois, pendant les années expirées
le 30 juin 1871 et le 30 juin 1872.

MOIS.	Année	Année expirée le 30 juin-1871.	Année.	Année expirée le 30 juin 1872.
		\$ cts.		\$ cts.
Juillet	1870	2,696 32	1871	3,537 23
Août	"	1,859 56	"	2,891 94
Septembre	"	2,347 03	"	5,022 26
Octobre	"	5,448 04	"	2,124 40
Novembre	"	1,554 97	"	1,605 06
Décembre	"	2,329 08	"	2,500 72
Janvier	1871	2,608 89	1872	3,210 98
Février	"	3,777 79	"	3,290 29
Mars	"	4,382 65	"	2,856 95
Avril	"	3,198 29	"	2,290 52
Mai	"	2,698 75	"	3,530 12
Juin	"	3,901 92	"	2,624 81
		36,803 29		35,485 28
SERVICE CONFIDENTIEL.				
Septembre	1870	13 89		
Octobre	"	5 10		
Novembre	"	10 03		
Décembre	"	657 60		
Janvier	1871	72 72		
Mars	"	325 43	1872	28 32
Avril			"	592 49
Mai			"	95 09
		1,084 77		715 90
SUR MANDATS.				
Août			1871	77 03
Juin			1872	154 03
		37,888 06		231 06
				36,432 24

RECAPITULATION.

A QUI PAYÉ.	Pour l'année finissant le 30 juin 1872.		
	\$	cts.	
Montant payé à l'entrepreneur par l'intermédiaire du commis des dépenses ca- suelles :—			
Pour ouvrages ordinaires	35,308	83	
Pour ouvrages confidentiels	715	90	
Montant payé à l'entrepreneur par les départements	176	43	
par mandats ou sur crédit spécial	231	06	
Mont. payé au greffier des impres. parlement. pour les rapports départementaux.			36,432 24
			3,356 90
Total des paiements			39,789 14

DEPENSES des impressions départementales, etc., par mois, pour les six mois finis
sant le 31 décembre 1872.

Mois.	Total.	Recensement.	
	\$	cts.	\$
	cts.		cts.
Juillet	2,983	31	47
Août	3,541	74	
Septembre	2,832	97	5
Octobre	2,538	45	53
Novembre	3,229	69	112
Décembre	1,715	22	54
	16,841	38	273
Total dépense ordinaire			16,568 00
" du recensement			273 38
Total			16,841 28

APPENDICE C.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT DU CANADA,

BUREAU DES TERRES DE LA PUISSANCE,

OTTAWA, 1er mai 1873.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous rendre compte des opérations de la branche confié à mes soins pendant l'année.

ARPENTAGES.

Quoiqu'une partie considérable de la province de Manitoba ait été subdivisée en townships et en sections, dans le cours de la saison dernière, les opérations auraient été encore plus étendues si les inondations du printemps n'avaient pas laissé plusieurs townships dans un état tellement impraticable que l'arpentage n'a pu se faire que fort tard. La même cause a entravé la délimitation de quelques blocs.

Malgré ce contre temps, — à quoi on peut ajouter une grande difficulté de se procurer, dans quelques endroits, les moyens nécessaires de transport par suite d'un besoin exceptionnel de charrois occasionné par les arpentages et accru, en outre, par le mouvement que l'immigration imprime au commerce dans le pays. — vous verrez que, pendant la saison dernière, on a subdivisé 178 townships, ouvrant à la colonisation une étendue de territoire égale à 3,552,771 acres, sans compter les quarts de sections situés le long des lignes extérieures de blocs qui furent marquées par des poteaux l'année dernière.

L'arpentage des portions colonisées de la province a marché d'une manière satisfaisante quoiqu'il soit nécessairement long à exécuter.

On se rappellera que les établissements de la province, à l'époque du transport, étaient tous, à une ou deux exceptions près, confinés aux bords des rivières Rouge et Assiniboine, où les habitants occupaient des lots d'une largeur variant d'une chaîne et demie à vingt chaînes, sur une profondeur moyenne de deux milles.

L'arpentage de ces portions est maintenant presque fini, moins les arrière-lignes de quelques localités de la rivière Rouge, au-dessus du fort Garry, qui restent à marquer en conséquence de l'interruption qu'il y eut dans le cours des travaux par la mort de M. d'Auteuil, arpenteur-adjoint, qui en était chargé. Les opérations inachevées se termineront toutefois dès que le printemps permettra de poser les poteaux en terre.

En attendant, on a soigneusement arpenté la ligne d'établissements sur la rivière dans les paroisses en question, et on a tracé la projection des arrière-lignes avec assez de précision pour pouvoir délimiter les townships adjacents des métis.

On a arpenté aussi les établissements isolés de la Pointe-des-Chênes ou paroisse Sainte-Anne, du lac Manitoba ou Saint-Laurent, et de Oak-Point, Manitoba, où toutes les terres occupées ont le même front étroit et la même profondeur de deux milles; les cartes de l'opération sont terminées.

L'état actuel de l'arpentage des établissements en général me permet d'espérer que le Département sera avant peu en mesure d'émettre des patentes pour cette classe de possessions.

Le commissaire en chef de la Compagnie de la baie d'Hudson ayant demandé de faire faire les arpentages des blocs autour des postes de la compagnie, réservés dans l'acte de cession, par l'arpenteur général des terres de la Puissance (aux frais de la compagnie), et sa demande ayant été accordée, vos instructions à ce sujet ont été remplies. Ces réserves sont situées à certains postes de la compagnie disséminés dans l'étendue du territoire du Nord-Ouest; et leur arpentage fournira une occasion propice d'acquérir de justes notions sur le climat et les ressources de plusieurs parties du pays, encore peu connues du public.

L'attention de M. W.-S. Gore, arpenteur provincial, à qui les travaux ont été confiés, a été dirigée tout spécialement de ce côté, et il aura soin de recueillir dans les postes qu'il visitera tous les renseignements qu'il lui sera possible d'obtenir, et qui donneront sans nul doute beaucoup de prix à son rapport. M. Gore emploiera probablement deux années à exécuter ces arpentages.

INSPECTION DES ARPENTAGES.

Le nombre des opérations d'arpentage dans le Manitoba, entreprises soit à forfait soit autrement pendant la saison dernière, étant tel qu'il devenait absolument nécessaire que M. Russell reçût de l'aide, on a nommé sous-inspecteurs M. Milner Hart, de Sainte-Marie, Ontario, et M. A. H. Whitcher, de Sherbrooke, Québec, en l'habileté et en l'intégrité desquels on peut se fier; leur nomination, qui nous assure une surveillance active sur tous les travaux, était d'autant plus nécessaire que les circonstances exigeaient qu'on eût recours aux connaissances astronomiques de M. Russell pour la détermination de la longitude de certains points auxquels se rapportent d'importantes délimitations dans l'enceinte du territoire canadien.

Un résumé du rapport de l'inspecteur des arpentages, suivi d'une série d'analyses descriptives des rapports des sous-inspecteurs, est ci-joint en appendice.

EXPLORATIONS.

Il s'est fait des explorations pendant la saison dernière pour s'assurer de l'importance des ressources forestières de certaines régions, et des qualités qui peuvent rendre ces régions propres à la colonisation; en un mot pour s'assurer s'il serait désirable que l'on étendit jusqu'à elles les arpentages réguliers.

Outre les détails d'explorations renfermés dans l'appendice 3, on aura d'autres renseignements après la reconnaissance qui se fait actuellement des terres pinifères sur la 49^{me} parallèle tracée dernièrement à l'est de Pembina, et après l'examen d'une contrée qui, dit-on, renferme des bois d'épinettes, et qui est dans le voisinage de la source de la rivière de la Seine.

Par rapport à l'approvisionnement futur de bois de service, on verra, en consultant cet appendice, qu'il faudra le tirer principalement des forêts qui bornent à l'est les établissements de la vallée de la rivière Rouge, et de la région située entre la province de Manitoba et le lac Supérieur.

À mesure que la colonisation s'étendra le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique, vers le nord-ouest, on pourra exploiter les forêts d'épinettes qui existent dans les montagnes du Canard et du Dauphin, et dans le voisinage de la Saskatchewan.

RÈGLEMENTS SUR LES BOIS DE CONSTRUCTION ET DE CHAUFFAGE.

Conformément à vos instructions, il a été pris des mesures afin de prévenir l'inutile destruction des arbres dans la province, et en même temps, d'établir un moyen légitime par lequel le colon des prairies nues puisse s'approvisionner de bois pour son usage, dans certaines limites, sans payer de taxe.

Les règlements rendus sous l'autorité d'un ordre en conseil, prescrit aussi la délivrance, moyennant le paiement d'un léger droit, de permis spéciaux aux personnes qui voudront entreprendre de fournir du bois à bâtir ou à brûler aux habitants des villes et des villages. Ce que l'on s'est proposé en exigeant le droit, n'est pas de retirer un revenu de cette source, mais bien d'empêcher autant que possible le gaspillage, en contrôlant les coupes de bois de construction et de chauffage.

Vous saurez avec plaisir que ces mesures ont été reconnues pour nécessaires et ont été acceptées avec empressement par toutes les classes dans la Province.

APPROVISIONNEMENT D'EAU.

Jusqu'ici la colonisation au Manitoba a suivi dans sa marche les bords des rivières et des lacs principaux; mais les bonnes terres ainsi situées seront graduellement prises, et les colons seront un jour forcés d'aller s'établir hors de ces zones, dans les prairies.

Il y a de vastes étendues de prairies dont le sol est notoirement excellent et qui ont à une raisonnable proximité des bois exploitables, mais où il n'existe pas, autant qu'on pu s'en assurer, d'eaux courantes. On suggère d'encourager les colons à se porter dans celles où il sera démontré que l'on peut, sans trop de frais, se procurer de l'eau en creusant ou en forant des puits. Il pourrait être de l'intérêt du pays de s'assurer de cette possibilité.

Partout où il serait évident que l'on pourrait avoir de l'eau facilement en creusant, les terres seraient vite prises; et dans les quelques endroits où le creusement de puits pourrait être trop coûteux pour les moyens du colon, il serait peut-être désirable que le gouvernement en fit faire un certain nombre, aux intersections des grands chemins, de manière qu'ils pussent servir aux besoins de plusieurs familles établies sur les quarts de sections adjacents.

Il est probable que, si l'on voulait en-taxer la dépense et l'ajouter au prix des terres devant profiter des puits, les colons considéreraient ce très-léger surcroît par acre comme plus que contrebalancé par l'avantage acquis.

TERRES DE LA PUISSANCE.

L'acte des terres passé à la session dernière, opère bien et à la satisfaction générale.

Jusqu'à présent les facilités pour parvenir au Manitoba n'ont pas été telles qu'elles aient dû favoriser beaucoup l'immigration dans cette province. Mais, l'année prochaine, les améliorations sur la route Dawson, et l'achèvement probable du chemin de fer septentrional du Pacifique jusqu'à Pembina, rendront le voyage infiniment plus commode aux familles allant se domicilier au Manitoba, tout en leur permettant d'emmener avec eux leur bétail, ménage, etc.

En égard à toutes les circonstances, le bureau des terres a fait autant qu'on pouvait attendre. Déjà le résultat de ses premiers efforts a été la fondation, pendant la saison dernière, de nombre d'établissements florissants, tels que Springfield, à 10 milles au nord-est du fort Garry; Victoria, à 22 milles au nord-ouest du fort Garry, et l'établissement de la Troisième Traverse, sur la petite rivière Blanche (*the White Mud River*), à quelque quarante milles au nord-ouest du Portage de la Prairie.

Les rapports de l'agent des terres de la Puissance à Winnipeg rendent compte des opérations suivantes :

Ventes.....	23,200 acres à \$1.00 l'acre.
Inscriptions de <i>homesteads</i>	97,760 " à \$10 d'honoraire par inscription.
Inscriptions de primes militaires.....	33,440.
Total.....	154,400 acres.

L'assignation des 1,400,000 acres réservés par l'acte de Manitoba pour les métis, est sur le point de se commencer. Conformément aux dernières instructions que j'ai eu l'honneur de recevoir de vous, tous les moyens possibles sont mis en usage pour accélérer la préparation des plans et le rassemblement des données nécessaires pour que le lieutenant-gouverneur puisse procéder à l'opération.

Il y a toute apparence que, dans le cours de l'année prochaine, non-seulement cette assignation, mais encore toutes les autres réclamations de terre créées ou prévues par l'acte de Manitoba, seront définitivement réglées.

Tant que ces réclamations seront en suspens, les intéressés auront plus ou moins d'inquiétude, craindront plus ou moins que les immigrants et autres, en faisant choix de terres

ne portent atteinte à leurs droits et titres; mais, quand ces causes d'irritation auront disparu et qu'il y aura une communication par voie ferrée avec le Manitoba, on peut dire en toute assurance qu'un brillant avenir s'ouvrira pour la province des Prairies.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

J. S. DENNIS,
Arpenteur-Général.

ANNEXE No. 2 indiquant les arpentages exécutés par contrats.

No.	Noms des entrepreneurs.	Résidences des entrepreneurs.	Désignation des arpentages.	Etendue à arpenter.	Etendue des arpent. exécutés.	Observations.
	Walker Beatty.....	Delta, O.....	Blots.....	535 milles.	Mis. chs.	
2	A. C. Webb.....	Brighton, O.....	do	340	552 76	Comprend les opérations d'arpentage de blocs exécutées par W. D. Beatty. Accepté comme achevé.
3	Jos. Doupe.....	Angus, O.....	do	340	344 27	Accepté comme achevé.
4	John Johnston.....	Hull, Q.....	do	303	241 64	A terminer en 1873.
5	L. Kennedy.....	Toronto, O.....	do	303	234 35	39 milles à achever.
6	John McLatchie.....	Templeton, Q.....	do	400	226 70	A terminer en 1873.
7	Edgar Bray.....	Oakville, O.....	do	400	140 40	Comprend ce qui reste à exécuter de l'entreprise de M. Hart. A achever en 1873.
8	J. A. Russell.....	Ottawa, O.....	do	400	93 58	A terminer en 1873.
9	J. L. Reid.....	Bowmanville, O.....	do	400	48 72	Passé aux arpenteur de la frontière internationale.
10	Chas. Bouchette.....	Montréal, Q.....	do	400	84 44	A terminer en 1873
11	Geo. A. Payne.....	Pictou, N.-E.....	Subdivision	5 townships.	336 15	Accepté comme achevé.
12	W. et D. Beatty.....	Delta, O.....	do	4	189 22	do
13	Wm. Burke.....	Cobourg, O.....	do	26	1 748 14	do
14	Thos. Cheeseman.....	Mitchell, O.....	do	6	403 34	do
15	T. W. Cooper.....	Guelph, O.....	do	6	354 42	do
16	D. S. Campbell.....	Mitchell, O.....	do	4	268 76	do
17	E. C. Caddy.....	Cobourg, O.....	do	4	67 19	A abandonné son entreprise.
18	C. F. Chapman.....	Prescott, O.....	do	7	385 07	Accepté comme achevé.
19	O. B. Davidson.....	Amherst, N.-E.....	do	4	194 46	do
20	John Johnston.....	Hull, Q.....	do	4	268 76	do
21	John Grant.....	Winnipeg, M.....	do	1	67 19	do
22	Hernon et Bolton.....	Listowell, O.....	do	6	403 34	do
23	Henry Lawe.....	Dunnville, O.....	do	9	591 24	do
24	H. LeBer.....	St. Wincelias, Q.....	do	4	268 76	do
25	Chas. LeBer.....	Montréal, Q.....	do	4	268 76	do
26	A. W. Lippé.....	Acton, Q.....	do	4	234 09	do
27	F. A. Martin.....	Bic, Q.....	do	4	103 73	A terminer en 1873.
28	John Morris.....	Ferth, O.....	do	4	336 15	Accepté comme achevé.
29	S. O. McGinn.....	Loughboro', O.....	do	5	268 76	do
30	Jas. McArthur.....	Aylmer, Q.....	do	4	278 76	do
31	J. McLatchie.....	Templeton, Q.....	do	4	537 72	do
32	John Neilson.....	Québec, Q.....	do	8	.....	Il n'a pas été procédé à l'arpentage, les marais étant couverts d'eau.

ANNEXE No. 2. — Arpentages exécutés par contrats.

No.	Noms des entrepreneurs.	Résidences des entrepreneurs.	Désignation des arpentages.	Étendues à arpenter.	Étendues des arpentages exécutés.	Observations.
33	J. McG. Otty.....	St. Jean, N. B.	do	4	268 76	Accepté comme achevé.
34	Wm. Otty.....	do	do	4	268 76	do
35	J. B. Richard.....	Wotton, Q.	do	7	404 36	do
36	F. H. Lynch Staunton.	Dundas, O.	do	4	223 09	do
37	David Sadler.....	Dalhousie, N.-B.	do	5	336 15	do
38	A. H. Vaughan.....	Bury, Q.	do	4	154 68	A terminer en 1873.
39	Wm. Wagner.....	Toronto, O.	do	10	515 39	Accepté comme achevé.
40	Jas. Warren.....	Acton, O.	do	6	313 20	do
41	J. A. Snow.....	Hull, Q.	do	12	709 68	do
42	C. P. Brown.....	Fredericton, N.-B.	do	4	187 36	do
43	L. Kennedy.....	Toronto, O.	do	3	201 57	do
44	E. Bray.....	Oakville, O.	do	2	134 38	do

ANNEXE (No. 3).—Explorations.

No.	Noms des explorateurs.	Régions explorées.	Caractère du pays et essences des bois.
1	G. C. Rainboth, Aylmer, Q.	Rive orientale du lac Winnipeg, y compris les riv. en remontant au N. jusq. la riv. aux Tourtes (Barren's River)	Impropre à la culture; mais on y a remarqué des indices de fer et d'autres minerais. Bois petit et rare, valant peu ou point la peine d'être emisé en sciages.
2	H. Svenkerud, Ottawa, O.	Lacs des Bois et aux Roseaux	De bon bois sur certaines îles du lac des Bois. Quelques bouquets d'arbres aussi dans le voisinage du lac aux Roseaux. On pense qu'ils sont sur le territoire des États-Unis. Pays généralement impropre à la culture.
3	M. Harris, B. du Tonnerre	Montagnes des Canards, lac Dauphin, et rive occidentale du lac Manitoba, au sud du poste Manitoba	Les townships 15, 16, 17, 18 et 19, dans les rangs 15 à 22 ouest, possèdent de bonnes quantités de bois d'épinettes et de peupliers, de suffisante grosseur; et devraient être réservés comme cantons à bois. Le bois pourrait être descendu par le flottage sur la petite Siscatchewan. Quantité de chênes et de peupliers sur la rive ouest du lac Manitoba, suffisante pour l'approvisionnement de tout établissement sur cette côte, mais insuffisante pour qu'on en puisse envoyer ailleurs. Sol en général argilo-sablonneux.
4	G. F. Newcomb, Comté du Roi, N.-E.	Rive occidentale du lac Winnipeg, avec les îles et rivières, en remontant au nord jusqu'au détroit.	Assez bien boisé. Peupliers et épinettes de 10 à 20 pouces de diamètre en touffes, par endroits, sur la rive occidentale, ainsi que sur certaines îles du lac, notamment sur la grande île Noire; mais nulle part arbres de futaie; en majeure partie peupliers. Terre peu cultivable.
5	J. Dennis, Weston, O.	Région située sur la rive de la Tête Cassée et vers le pied du lac des Bois	Quantité d'épinettes, de 8 à 10 pouces de diamètre (entremêlées de peupliers) par toute cette contrée; beaucoup de ces arbres sont propres à être coupés, mais il serait coûteux de les débiter, à cause de leur petitesse. Bois meilleur en tirant plus à l'ouest. Sol de glaise mêlée de sable et de gravier, avec des saillies rocheuses.

ANNEXE contenant la liste des prix.

Désignation de l'arpentage.	1ère classe.	2e classe.	3e classe.
		Prairie ouverte.	Bois de peupliers
	Par mille.	Par mille.	Par mille.
Arpentages de blocs	\$9 00	\$15 00	\$25 00
„ de subdivisions de blocs	7 10	11 00	18 00

Pour mesurer et marquer les angles de sections et quarts de sections sur l'une des limites d'une réserve de chemin sur une ligne de rectification, l'autre limite ayant été précédemment tracée et marquée, le prix est uniformément de \$8 par mille.

Il est de plus entendu que pour les lignes fixes passant par les rivages des lacs ou des rivières navigables, telles que notées dans les carnets d'opérations, les prix doivent être conformes à la liste ci-dessus.

ANNEXE indiquant les arpentages d'établissements.

No. Noms des arpenteurs.	Lieux de résidence des arpenteurs.	Paroisses ou parties de paroisses arpentées, et leur étendue.		Salaires et allocations des arpenteurs				Observations.
		Localité.	Milles carrés.	Salaires des arpenteurs par jour.	Allocat. pour hommes débourrés réels suivant la feuille attestée sous serment.	Allocation pour nourriture, par jour, pour l'arpt. et ses hommes	Équipage de transport et de campement — déboursés réels.	
1 Duncan Sinclair	Winnipeg, Ma.	St. Jacques, paroisse de St. Charles, St. Jean, Kil. donan, St. Paul, St. Boniface, St. Vital et St. Norbert	78	\$ 5 00	\$ cts. 0 60	Opérat. consistant à marquer par des poteaux les arrières-limites, et à dresser les cartes destinées à être enregistrées. do do do do do
2 G. McPhillips	Seaforth, O.	St. Charles, Headingly, Ste. Anne et St. François Xavier	114	5 00	.....	0 60	.....
3 M. McFadden	Newry, O.	St. Paul de la Baie, Pointe des Peupliers, High Bluff, et Portage la Prairie.	152	5 00	.....	0 60	.....
4 A. H. Vaughan	Bury, Q.	St. André, St. Clément, et St. Pierre.	72	5 00	.....	0 60	.....
5 F. A. Martin.	Bic, Q.	Ste. Agathe	130	5 00	.....	0 60	.....

EXTRAIT DU RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES ARPENTAGES.

“ La carte ci-jointe, sur une échelle de vingt-cinq milles au pouce, a été tracée pour représenter les arpentages de la saison et servir d'éclaircissement aux analyses descriptives des rapports d'arpentages. La série de ces arpentages n'est pas tout à fait complète, parce que nous n'avons pas reçu tous les comptes-rendus des opérations; dès que ceux qui manquent nous seront parvenus, il en sera soumis aussi des résumés, afin de remplir les lacunes de la présente série.

“ Je demande très-respectueusement la permission de faire quelques suggestions touchant la reprise future des arpentages, notamment de ceux des lignes extérieures des blocs, et touchant diverses questions que je vais exposer. Les personnes chargées de la délimitation des blocs m'ont, presque sans exception, représenté qu'il est difficile d'exécuter cette opération à l'entreprise, moyennant certain prix de tant par mille stipulé à l'avance, et elles prétendent que le mode de rétribution probablement le plus juste à la fois pour le gouvernement et pour l'arpenteur, serait de payer celui-ci par jour et de lui allouer les dépenses effectivement faites.

“ Voici leur raisonnement. Le système des adjudications à l'entreprise convenait bien aux conditions dans lesquelles s'opéra le commencement de la plupart des arpentages de blocs, en ce qui regarde la nature des terrains et les facilités de transport, conditions qui entrèrent dans les prévisions lors de la détermination des prix; mais il s'est trouvé que le caractère des régions à arpenter n'est pas aussi uniforme, ni la prairie ouverte aussi étendue, à beaucoup près, qu'on l'avait supposé. Devant les pas des explorateurs se sont présentés des obstacles: vastes marécages, bois épais ou renversés par le vent, etc., plus ou moins difficiles, plus ou moins longs à passer, et pour lesquels il serait impossible d'établir une gradation de prix. Quelques arpenteurs, ayant eu la bonne fortune d'avoir en partage des localités avantageuses, ont tiré un raisonnable bénéfice de leur marché; quant aux autres, leur bénéfice sera nul, à moins qu'on ne leur accorde quelque compensation, en sus de ce qui est porté dans leurs contrats, à raison des difficultés inattendues qu'ils ont rencontrées. De prime-abord, il peut paraître facile de remédier à cela en accordant de plus hauts prix par mille pour les lignes tirées dans telles ou telles conditions topographiques; mais la difficulté de le faire d'une manière équitable pour les deux parties au marché, gît dans l'impossibilité de déterminer à l'avance, quand la région est inconnue, quels obstacles l'opération aura à surmonter, et partant quel est au juste le surcroît de dépense qu'ils devront occasionner. Ce n'est qu'en fixant un prix par mille assez élevé pour dépasser la valeur des opérations d'une difficulté moyenne, que l'on peut assurer à l'arpenteur qu'il gagnera en toutes circonstances une somme quotidienne honnête. Un prix moyen, quoique suffisant relativement à la totalité des arpenteurs, peut se trouver excessivement injuste dans des cas individuels. Entre le cas des arpenteurs de blocs et celui des arpenteurs de subdivisions, la différence est grande. Les premiers, outre qu'ils sont les pionniers des seconds, opèrent sur des étendues quelquefois de cent milles et plus, et éprouvent conséquemment, au cours du mesurage de la ligne et du transport des provisions, tous les embarras que peut causer la diversité d'accidents du pays traversé. C'est ainsi, par exemple, qu'un arpenteur a été obligé, pendant sa campagne, de percer un chemin de trente milles dans les bois pour que les chariots chargés de ses vivres pussent le suivre. Un autre, pas très-loin de là, a opéré tout l'été sur une plaine ouverte, où ses attelages n'avaient presque jamais à dévier de la ligne qu'il tirait. Ainsi, tandis que, par le retardement de la marche, l'un a perdu durant plusieurs semaines la valeur des gages et de la nourriture de tout son monde, l'autre n'a pas éprouvé la plus petite perte de temps. Le prix porté au marché n'a donc pas été également avantageux aux deux arpenteurs; mais il était difficile, avant que l'ouvrage fût fait et la dépense effective connue, d'assigner, par mille mesuré, une différence de prix qui pût convenir exactement aux circonstances.

“ La situation des arpenteurs chargés de la délimitation des blocs, exposée de la sorte par eux, est bien représentée. Il est une autre raison que je veux ajouter à celles qu'ils donnent en faveur de la proposition d'adopter pour les rétribuer le mode des paiements quotidiens et des allocations; c'est que, sous le système des marchés à forfait, les circons-

tances contraires: telles que le mauvais temps, la rencontre d'endroits difficiles à passer, etc., jettent l'arpenteur dans la nécessité de faire son travail à la hâte dans ses efforts pour regagner le temps perdu. Quelquefois il arrive qu'aux points de gouverne, où il est tenu, par les règles qui lui sont prescrites, de vérifier ses positions au moyen d'observations astronomiques avant de passer outre, il lui faut attendre plusieurs jours avec tout son monde dans l'inaction le temps clair dont il a besoin. En pareil cas, à la vue de la perte sèche des sèmes qu'il débourse durant ce temps pour les gages et les dépenses d'une troupe nombreuse et coûteuse, comme de son temps à lui-même, il est tenté de passer par-dessus ses instructions et de continuer à tracer sa ligne, en la supposant juste, au risque de tomber dans les erreurs mêmes que la règle avait pour but de prévenir. Au contraire, comme la subdivision d'un township n'embrasse de chaque côté qu'une distance de six milles, et que les conditions dans lesquelles elle doit s'opérer sont en grande partie connues d'avance, puisqu'elle est précédée par l'arpentage des blocs, le système des adjudications à l'entreprise peut s'appliquer avantageusement aux arpentages de subdivisions.

“Il serait extrêmement désirable, pour les arpentages de la saison prochaine, que l'on fût assuré que les Sauvages n'entraveront aucunement les arpenteurs. L'année dernière, plus d'une compagnie fut beaucoup retardée dans ses travaux par leur opposition. Ces pauvres enfants de la nature se laissent aisément travailler par leurs voisins civilisés, les Métis, dont quelques-uns s'amusement inconsidérément à observer le résultat des histoires qu'ils auront inventées sur le but et les conséquences des arpentages. Remplis de cette idée qu'une ligne tracée à travers leur réserve est une menace d'empiètement sur leurs droits reconnus, un signe qu'on va ouvrir leur réserve à la colonisation des blancs, les Sauvages adressent naturellement au premier arpenteur qui plante un piquet sur leurs terres des remontrances dont la forme et le ton dépendent beaucoup des circonstances. Outre la possibilité d'une collision, il y a à craindre l'effet de ceci sur l'esprit des Sauvages, effet toujours très-mauvais. Si l'on n'a fait aucun cas de leur remontrance à cause de leur petit nombre, ils s'éloignent emportant dans leur cœur le ressentiment d'une injustice. Si, au contraire, l'arpenteur a dû céder, son départ les affermit dans l'idée démoralisatrice qu'ils ont le pouvoir de dicter la loi et d'agir comme il leur plaît, — ce qui est une chose très-grave dans une région frontière habitée par les Sauvages, cette idée inquiétante ne pouvant manquer de se propager de bouche en bouche bien au delà du cercle des groupes rencontrés par les arpenteurs.

“Deux moyens se présentent pour prévenir d'aussi funestes effets. Les agents ayant qualité du gouvernement pourraient avoir une entrevue avec les Sauvages des localités à arpenter et leur expliquer clairement, de point en point, que la division du pays en townships ne donnera point la plus petite atteinte à leurs droits, mais qu'elle permettra, au contraire, de délimiter leurs réserves, et de spécifier les sections où les blancs n'auraient pas la liberté de se porter. Ou bien on peut faire un arpentage spécial de leurs réserves (avant l'arpentage régulier), en ayant le soin de bien expliquer aux Sauvages et nature et l'objet de l'opération.”

ANALYSES DESCRIPTIVES DES RAPPORTS D'ARPENTAGES.

RANGS SITUÉS A L'EST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

PREMIER RANG EST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

Township No. 2. — Possède un très-bon sol, et est en situation favorable pour la culture.

Il ne s'y trouve point de courants d'eau, mais plusieurs parties des sections nord-ouest sont basses et marécageuses dans les mois de printemps. Les bois les plus proches sont sur les bords de la rivière Rouge, à une distance de cinq ou six milles du centre du township.

Township No. 3. — Le sol dans toute l'étendue de ce township est d'une rare qualité, merveilleusement propre à la production de toutes les céréales.

Point de bois à bâtir ou à brûler ; on peut y trouver facilement de bonne eau en abondance. *Township No. 4.* — Sol partout des meilleurs ; n'est même surpassé en bonté par aucune des autres terres riches de la province. Est d'pourvu toutefois de bois susceptibles d'être utilisés.

On peut se procurer de bonne eau en beaucoup d'endroits.

Township No. 5. — Région élevée et sèche, sol très riche. C'est la prairie ouverte, à l'exception d'un petit bois de peupliers, long de trois quarts et large d'un quart de mille, situé dans la section No. 33, et de quelques touffes de saules. La rivière aux Gratiis coule dans la direction du sud-est, à travers ce township.

Township No. 6. — Le sol de ce township est d'une richesse qui ne saurait être surpassée ; sa surface, admirablement diversifiée, présente tour à tour des prairies sèches, propres à la culture, et des prairies humides, où le foin sauvage croît en abondance.

La rivière aux Gratiis est le seul cours d'eau de ce township.

A part quelques saules dans l'angle sud-ouest et une petite partie du bois de peupliers qui s'étend vers le sud dans le township No. 5, même rang, il est entièrement dénué d'arbres.

Township No. 7. — Belle plaine au sol riche et fertile, mais totalement privée de bois et de courants d'eau.

Township No. 8. — Sol extrêmement fertile. Une belle lisière de chênes et de peupliers borde la rivière Sale, ainsi nommée à cause de l'odeur, du goût et de l'apparence de ses eaux.

Township No. 9. — N'est qu'une prairie, à l'exception de quelques petits tertres couverts de peupliers et de saules.

Terrain élevé et de bonne qualité.

Lors de l'arpentage, tout le township a été dévasté par le feu, qui a détruit presque tous les arbres qui y croissaient.

Point de cours d'eau ; les plus proches sont les rivières Sale et Rouge.

Township No. 10. — Excellente prairie ondulée et sèche, moins le quart environ, qui est une terre à foin, basse, d'un fond riche, produisant une grosse herbe. La prairie sèche a un excellent sol, composé de loam noir et riche, avec un sous-sol d'argile.

Ce township est garni de loin en loin de groupes de peupliers et de saules.

Township No. 11. — Prairie unie, avec quelques saulaies. La rivière à l'Eturgon, qui la traverse de l'ouest à l'est et vers le milieu du nord au sud, donne de grands avantages à ce township.

Le sol est en général de première qualité et très-propre à la culture.

Township No. 12. — Prairie ondulée avec plusieurs dépressions herbues, dont une partie étaient fauchées. Quelques-uns de ces bas-fonds sont couverts d'un foin extrêmement abondant, qui atteint une hauteur de plus de cinq pieds.

Là où l'herbe avait été coupée, il y avait un regain haut de dix huit pouces. On peut y faire sans peine deux récoltes de foin par année.

Une forte colline court du nord-ouest au sud-est ; elle contient des matières calcaires, de la marne et des graviers. Ce township n'a ni courants d'eau ni sources naturelles ; mais les faucheurs de foin y ont creusé des puits, dont l'un contenait de l'eau, à une profondeur de huit pieds, dans la saison de sécheresse, d'où l'on peut conclure que l'on n'y manquerait jamais d'eau en prenant les moyens convenables.

Aux endroits où les puits sont creusés, il y a une couche de terre végétale noire, de deux à quatre pieds d'épaisseur, reposant sur de l'argile bleue ou jaune.

Dans la prairie haute, la couche végétale a une épaisseur de six à douze pouces, sur un sous-sol d'argile, excepté dans les endroits où domine le gravier.

Il n'y a pas beaucoup de bois ; toute la surface boisée peut avoir de 350 à 400 acres d'étendue, et on n'y rencontre que de jeunes peupliers et des chênes robougris.

Township No. 13. — Les trois quarts de ce township se composent de terres de première qualité. Le sol est une terre grasse, en quelques points mêlée de graviers. L'autre quart a un sol de deuxième ou troisième qualité, étant couvert de cailloux et de marais, dont quelques-uns sont très-étendus.

On n'y trouve aucun bois important ; la principale essence est le peuplier, avec quelques maigres chênes épars çà et là.

Les fruits sauvages, prunes, cerises, framboises et noisettes, y sont très-abondants.

Township No. 14.—Est en partie couvert de massifs de peupliers, qui sont surtout nombreux dans les sections nord. Le feu a passé sur la plupart de ces bois, et de jeunes peupliers poussent vigoureusement parmi les troncs calcinés. La portion occidentale de ce township est pierreuse ou graveleuse, et hérissée de quelques chênes mal venus.

La partie sud-est renferme d'excellents terrains à foin. Le sol est généralement composé de bon loam argileux, et l'on peut y trouver de l'eau à une médiocre profondeur. Partout d'étroites élévations de roches et de graviers entrecourent le township. A tout prendre, il est propre à la culture.

Township No. 15.—Est pour la plus grande partie boisé ; les meilleurs bois s'étendent, en une bande d'une même continuité, de la limite nord de la section 35 jusque dans la section 11. Les autres masses sont de forme moins régulière, et se composent, pour la plupart, d'épais halliers de jeunes peupliers et d'inextricables abatis faits par le vent.

Les rangs de sections sud et est, sont d'excellentes terres ; mais les autres n'offrent qu'une succession de buttes alternant avec des marais.

DEUXIÈME RANG EST DU MÉRIDIDIEN PRINCIPAL.

Township No. 5.—Sol très-riche, couvert de bosquets de peupliers et de saules, qui séparent de belles étendues de prairie ouverte.

Bois en quantité très-suffisante pour les premiers besoins ; notamment le bois à bâtir qui est abondant le long de la rive est de la rivière Rouge.

Il n'y a dans ce township qu'un petit cours d'eau, lequel se trouva à sec au mois de juillet, à l'exception de quelques cavités çà et là ; mais on eut facilement de l'eau en creusant dans son lit.

Township No. 6.—Bonne terre ; en partie haute prairie sèche ; en partie marécage bas ou terre à foin.

Township No. 7.—Une section considérable de ce township est humide et marécageuse la plus grande portion cependant est sèche et favorable à la culture. Point de bois d'aucune espèce.

Township No. 8.—Sol excellent pour les cultures par semence et les pâturages ; mais privé de deux choses bien essentielles : le bois et l'eau. Le peu d'arbres qu'on y rencontre sont petits, et l'eau de la rivière est imprégnée de sel.

Township No. 9.—Terres basses, prairies humides ; une moitié de ce township est couvert de petits peupliers et de saules.

Les sections 31, 32, 33, à l'extrémité nord, et 1, 2, 3 et 4, à l'extrémité sud, ainsi que le rang extrême de quarts de sections à l'ouest, sont des prairies sèches de bonne qualité et propres à la culture.

Tous les ans, il se coupe de grandes quantités de foin dans ce township.

Township No. 10.—Est aux trois quarts boisé. Le peuplier, généralement petit, ne peut servir à bâtir, mais fera de bon bois de clôture et de chauffage.

Dans les espaces boisés, on rencontre du sable et de l'argile blanche ; toutefois, le sol y est presque partout de première qualité.

Les autres parties du township sont de bonnes terres à foin, et produisent une herbe abondante.

Township No. 11.—Est dépourvu de bois ; quelques saules de marais, quelques peupliers mourants dans la section 27 ; mais, dernièrement encore, cette contrée était couverte d'une luxuriante forêt de peupliers.

L'eau y est abondante. La rivière, ou le ruisseau à l'Éturgeon arrose le coin sud-ouest ; il y a une petite fontaine ou grosse source d'eau très-potable, entre les sections 20 et 21, et une autre source dans le ravin de la section 22.

Tout ce township fera une campagne fertile.

Un renflement rocheux le traverse du nord au sud.

On tire des carrières de la section 34 de la pierre à bâtir pour Winnipeg; c'est une pierre calcaire tendre, de couleur grisâtre.

Township No. 12.—Pour la plus grande partie, prairie découverte; à peine y voit-on trois ou quatre bosquets de peupliers, quelques chênes, quelques saules de marais; encore est-il bien probable que les incendies qui y passèrent dans les premiers jours d'octobre 1871 ont fait périr la plupart de ces arbres, en sorte que les futurs habitants du township devront aller chercher leurs bois de chauffage et de clôture dans d'autres localités.

A part de petits espaces de terre salée, où croît une herbe courte et rare, tout ce township est une terre arable de la meilleure qualité.

Township No. 13.—La partie sud-est, — environ les deux tiers de ce township, — est une prairie presque partout découverte, dont le sol, formé d'une couche de terre végétale noire, de 8 à 12 pouces d'épaisseur, repose sur un sous-sol d'argile et de loam graveleux, et est d'une richesse extrême. La partie nord-ouest est, en général, de surface unie; son sol est un loam graveleux, un peu pierreux par places, d'ordinaire couvert de peupliers en corps de forêts, et de groupes de gros saules et d'aunes.

Township No. 14.—C'est en majeure partie une prairie à la surface égale. Un marais considérable la traverse dans toute sa longueur, du sud au nord; et dans ce marais passe un ruisseau communément appelé la petite rivière aux Brochets (*Jack Fish Creek*).

On trouve dans la portion sud-ouest, beaucoup de peupliers, dont une bonne quantité sont propres à la construction. Il y a quelques îlots de peupliers dans la prairie.

Le sol, en général, est composé de loam mélangé d'argile.

TROISIÈME RANG EST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

Township No. 2.—Généralement bas, arrosé par la rivière aux Roseaux, beau cours d'eau ayant une largeur moyenne d'une chaîne, et une profondeur de 18 pouces à 4 pieds, — en plus d'un point même d'une dizaine de pieds.

La partie du township située au nord de cette rivière a un sol très-fertile, garni d'un épais hallier d'aunes, de peupliers, de chênes, etc. Les sections auprès de la rivière sont pour la plupart d'excellents endroits pour les colons à la recherche de terres, car elles sont bien plantées de chênes, peupliers, ormes, tilleuls, etc.

Dans la plus grande partie des terres du township, situées au sud de la rivière, le sol est bas et couvert d'une herbe abondante très-propre à la nourriture des bestiaux.

Point de bois, excepté dans les sections le long de la rivière.

Le sol est composé de loam argileux, et offre des indices d'humidité pendant les premiers mois de la saison.

Township No. 3.—Très-favorable à la culture. Terrain très-sec, allant graduellement en pente vers la rivière aux Roseaux. Sol formé de loam noir, et sous-sol d'argile bleue.

Une futaie de chênes, d'ormes et de frênes garnit les bords de la rivière aux Roseaux, dont l'eau est douce et limpide.

Le township est une prairie plate; les portions est et nord-est sont sans arbres; le reste est couvert de peupliers et de saules hauts de 5 à 7 pieds.

Township No. 4.—Peut être considéré comme terre cultivable de première qualité. Possède un sol profond composé de loam noir, et reposant sur un sous-sol d'argile bleue.

Les sections sud-ouest sont couvertes de fortes broussailles de peupliers et de chênes. La petite rivière à la Pluie (*Wetweather Creek*), dans la partie sud-ouest du township, contenait en plusieurs places, le 2 juillet, de bonne eau douce et claire. On peut avoir presque partout de bonne eau en creusant la terre.

Township No. 5.—N'est guère propre à la culture. Des terres basses et marécageuses, sans aucune espèce d'arbres, en occupent une moitié.

La rivière aux Marais (*Marsh river*) coule à travers les sections occidentales Nos. 7, 18, 19, 30 et 31, qui, ainsi que les sections adjacentes Nos. 20, 17, 32, 29 et 8, sont de très-bonnes terres.

Chênes, ormes et peupliers de haute futaie le long de la rivière.

Township No. 6.—Sol en général très-favorable à la culture. Les sections 25, 36, 26, 35, 27, 34, 23, 29, 32, 30, 19, 18 et 17 sont garnies de bois de diverses essences:

chêne, frêne, orme et peuplier ; cette dernière essence domine. On trouve des bosquets de chênes et de peupliers dans quelques autres sections. La rivière aux Rats (*Rat River*) coule du sud-est au nord-ouest de ce township.

La surface du pays est très-plane ; en général belle prairie ondulée.

Township No. 7.—Très-propre à la culture. Boisé dans sa partie sud et le long de la rivière aux Rats.

Township No. 8.—Propre à la culture. Bois rare.

Township No. 9.—Bon terrain, selon toute apparence ; il était difficile cependant de former une opinion, car de récents incendies avaient entièrement détruit la végétation, et en plusieurs endroits même, dévoré jusqu'au sol de la surface.

Township No. 11.—Terrain de la meilleure qualité, à peu d'exceptions près ; en outre, uni et susceptible de faire de bons herbages. Il serait facile d'en faire écouler les eaux dans la rivière Rouge.

Bois en quantités considérables.

Township No. 12.—Belle prairie ondulée, propre à la culture. Indices de sel dans le sol en divers endroits.

Township No. 13.—La partie nord-est de ce township est presque toute environnée de marais, mais le terrain en est assez élevé et sec pour pouvoir être cultivé. Sol de couleur foncée, et formé en partie d'argile dure.

La ceinture de marais à foin qui l'entoure aux trois quarts et certaines parties des sections 25 et 26 produisent du foin en abondance.

La partie occidentale du township est bien garnie de chênes et de peupliers ; mais le feu y a fait dernièrement ses ravages. Le sud est aussi garni de bois épais de ces deux espèces d'arbres, de date moins ancienne cependant. Quant au centre du township, il est couvert de buissons de saules, parsemés d'îles de peupliers.

Township No. 14.—Ce qui en a été arpenté est du côté ouest. Belle prairie ondulée. Le sol se compose de bonne terre grasse renfermant de l'argile.

QUATRIÈME RANG EST DU MÉRIDIEEN PRINCIPAL.

Township No. 2.—Dans la moitié orientale de ce township, le sol est léger, mais propre à la production des graminées légères. Roches de granit nombreuses. Dans la moitié ouest, le sol est de bonne argile et de bon loam argileux.

Les ressources d'eau sont principalement confinées au quart nord-est du township, et consistent en deux ou trois ruisseaux, qui coulent la plus grande partie de l'année.

La moitié ouest est absolument dépourvue d'arbres. La moitié est possédée plusieurs grands massifs de peupliers et de saules de nouvelle croissance.

Township No. 3.—Terrain d'excellente qualité pour la culture, ayant un sol profond de loam noir, avec un sous-sol d'argile bleue.

En général, et plus particulièrement le long de la rivière aux Maringouins (*Mosquito Creek*), le bois est composé de peupliers et de liards les plus élevés. Le long de la rivière aux Roseaux, il y a une bordure de chênes, d'ormes, de frênes, de tilleuls, d'érables, de liards et de peupliers, de grandes dimensions.

Ce township est bien pourvu d'eau, étant arrosé au nord-est par la rivière aux Maringouins, et traversé au sud par la rivière aux Roseaux.

Township No. 4.—Sa partie ouest est un excellent terrain arable, au sol profond. Quelques groupes épars de peupliers.

Dans la section du centre, le sol, bas et plat, n'est bon que pour le foin ; dans les saisons des pluies, il se couvre de 6 à 15 pouces d'eau par le débordement des rivières aux Maringouins et aux Rats.

La rivière aux Maringouins, qui vient du sud, a dans la prairie une largeur moyenne de 60 chaînons et une profondeur d'environ 4 pieds, et est de la plus grande impédée.

Township No. 5.—Est en général favorable à la culture.

La surface de ce township, quoique plane en certains endroits, est en général fort accidentée. La branche occidentale de la rivière aux Rats le traverse du sud au nord, et la bran-

che orientale passe par les sections 24, 25, 36, 35 et 34. L'eau dans les deux est excellente. Déjà quelques trains de bois ont été faits sur la branche ouest et descendus par le flottage pendant le printemps. On trouve des chênes, des ormes, des frênes et des peupliers le long de chaque bord de ces deux courants d'eau, sur lesquels ils forment une lisière de 5 à 20 chaînes. Ce bois est de bonne qualité pour bâtir.

Township No. 6. — Très-propre à la culture; terrain légèrement ondulé, excepté dans le voisinage de la rivière aux Rats, où l'on rencontre plusieurs rivines et de petites élévations. La rivière principale, vers le sud de ce township, reçoit les eaux de deux affluents, dont le plus considérable s'appelle la branche occidentale et le moindre la branche orientale. Sur leurs rives s'étendent des zones boisées, formées de chênes, de frênes, d'ormes et de peupliers.

Township No. 7. — Est en grande partie couvert de marais, dans lesquels sont enclavées des élévations de terres de prairie. Le bois est très-rare dans tout ce township. Malgré ces désavantages, une moitié environ de son étendue offre de bonnes terres cultivables.

Township No. 8. — Excellente terre, très-favorable à la végétation.

Township No. 9. — Une partie considérable de ce township n'est qu'un profond marécage, absolument impropre à la culture. Le reste est pays plat, et le sol n'en est vraiment point de bonne qualité; à tout prendre, c'est dans la portion nord-est que le sol est le moins mauvais.

Vers le sud et l'est, le pays est plat, le sol noir et planté de bouquets de saules et de peupliers.

On coupe sur ces terres de grandes quantités de gros foin. Dans la partie sud-ouest, le sol est médiocre. Il était difficile, toutefois, de former une opinion, parce que les derniers incendies avaient détruit toute trace de végétation, et en plusieurs endroits consumé le sol végétal même.

Township No. 10. — Sol bon en général, quoiqu'il y ait au sud et à l'ouest quantité de marais.

Point de cours d'eau, point d'autre bois que du bois de chauffage. Beaucoup de terres à foin. Lorsque se fit l'arpentage, le grand incendie qui venait de passer sur toute la surface de cette région avait dévoré les herbes et changé la prairie en une plaine noircie; il était, par conséquent, difficile de juger de la fertilité du sol.

Townships Nos. 11 et 12. — Terres de la meilleure qualité, à peu d'exceptions près. Bois en quantité.

Township No. 13. — A part les marais de l'ouest, qui couvrent des portions des sections 18, 19, 20, 30 et 31, ce township offre, avec une surface unie, un sol profond formé de loam léger, produisant, dans les lieux où il est en culture, de riches moissons de blé de qualité très-supérieure. Il existe, disséminés par tout le township, nombre de bosquets d'aunes, de peupliers et de noisetiers; mais ils sont de peu d'étendue et, quoique forts, ne renferment que des arbres de petites dimensions. Dans les intervalles, le sol est le plus ordinairement couvert de halliers de saules, de chênes et de noisetiers, car il y a peu de clairières.

Des habitants des bords de la rivière Rouge ont fait dans ce township plusieurs enclos et y ont recueilli des quantités considérables de blé.

Township No. 14. — Terrain en général uni et sec, à l'exception de portions des sections 2, 3, 10 et 11, et d'un grand marécage, s'étendant du milieu de la section 6 au milieu de la section 17, qui sont d'excellentes terres à foin. Le sol est très-propre à la culture, surtout dans les endroits couverts de petits chênes et de noisetiers, où il est composé de terre argileuse, friable et sombre.

CINQUIÈME RANG EST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

Township No. 6. — Ne renferme aucun bois et est peu propre à la culture.

Township No. 7. — Est, quant à la plus grande partie, une prairie à la surface plane, avec un sol glaiseux et tenace; légèrement ondulé du côté ouest, dans les sections 17, 19,

20. et 30. On y rencontre une étendue considérable de terrain humide, qui produit, partout où il n'est pas couvert d'eau, de la prêle à foison. Fort peu de bois, et encore il est petit, outre qu'il a été fort endommagé par le feu. Les principales essences sont le peuplier et l'aune; quelques épinettes rouges dans les sections 6 et 8.

Township No. 8.—Sa partie septentrionale, qui s'étend de la limite nord jusque près de la route conduisant de Winnipeg à la Pointe-aux-Chênes, n'est tour à tour que bas-fonds bourbeux et terrains plats et humides, entrecoupés, de distance en distance, d'espaces bas et secs, garnis de saules ou de peupliers. Dans le coin sud-ouest, il y a aussi des étendues de terre basses et couvertes d'eau, qui rendent 4 ou 5 sections impropres à la culture. A partir de la limite ouest du township, à son point d'intersection avec la route de Winnipeg et de la Pointe-aux-Chênes, il existe une zone de bonne terre de prairie (loam argileux) qui s'étend le long du côté nord du chemin ci-dessus, jusqu'à la limite est, et le long du côté sud s'allonge jusqu'au tiers environ de la distance à travers le township, puis s'élargit et s'étend jusqu'à la limite sud.

Township No. 9.—Est en général un terrain de prairie, à la surface horizontale, parsemé d'îles de peupliers, avec une médiocre quantité de bas-fonds riches et bons pour le foin, lesquels, après quelques travaux de drainage, pourraient devenir des terres labourables de première qualité.

La rivière de la Seine traverse le sud du township de l'est à l'ouest. Ses bords, coupés abruptement, sont hauts en moyenne d'une dizaine de pieds, et en général garnis de peupliers et de petits chênes. L'eau est douce et bonne; le sol, composé d'une profonde et riche couche de loam bien mélangé d'argile.

Township No. 11.—Au nombre des terrains cultivables de la meilleure qualité; beaux pâturages; sol de la plus grande fertilité.

Un sixième environ de la superficie de ce township est un terrain marécageux, très-précieux à cause de son foin, et qui a une forte déclivité au nord-est et au nord-ouest, par où l'eau s'évacue dans la rivière Cook; quoique les sources soient nombreuses dans le township, il n'y a ni rivières, ni ruisseaux.

Principaux fruits sauvages: fraises, framboises, cerises, prunes et gadelles.

Township No. 13.—Favorable à la culture. Il y a beaucoup de marais, mais ils ne sont ni profonds, ni de grande étendue.

La principale espèce de bois est le peuplier, qui n'est pas gros, excepté sur les bords de la rivière Cook. Une grande partie du township est couverte de broussailles. La petite rivière est alimentée par des sources tout du long de son cours, et par conséquent n'est jamais à sec en été et ne gèle guère en hiver. L'eau est pure et bonne.

On coupe tous les ans de grandes quantités de foin dans les marais.

Township No. 14.—Excellente terre cultivable. Les sections 25 et 36 sont garnies d'une épaisse forêt de peupliers. Quelques marais, mais de peu d'étendue.

Sol bon et profond. On peut avoir de l'eau en creusant des puits à une médiocre profondeur.

SIXIÈME RANG EST DU MÉRIDIEEN PRINCIPAL.

Township No. 5.—Terrain plat, absolument impropre à la culture, étant tantôt marécageux, tantôt sableux et pierreux. Les bois qui y croissent sont d'une qualité inférieure. En quelques endroits cependant, on rencontre en petit nombre de bons arbres, assez gros pour servir à bâtir. En général, le bois consiste en trembles, ormes, épinettes blanches et épinettes rouges.

On peut se procurer de bonne eau pure dans toute l'étendue de ce township, soit à la surface du sol ou en creusant des puits.

Township No. 6.—Presque tout couvert de halliers. Il était, avant les incendies, planté surtout de grands peupliers; mais il ne reste plus d'autres gros arbres que des bouquets d'épinettes rouges, susceptibles de servir à la construction. Les halliers sont principalement composés de jeunes peupliers et de saules en broussailles. Le terrain, qui est ondulé, est de chétive qualité; les sections sur la ligne de base sont basses et maréca-

geuses. Toute la dernière rangée de sections à l'ouest, est jonchée de grosses roches et absolument impropre à la colonisation. Le sol est léger et presque partout sableux et graveleux.

Township No. 7.—Les deux premiers rangs du nord de ce township sont des terrains de prairie à surface plane. La partie méridionale est ondulée et entrecoupée de coulées et de ravines, qui la débarrassent de toutes les eaux de la surface. L'intérieur de ces ravins, lorsque l'été les a desséchés, se tapisse de foin d'une excellente qualité.

Le sol est un loam argileux profond, facile à travailler et propre à la culture. Les bois se composent principalement de jeunes peupliers de vigoureuse venue; toutefois, l'incendie, comme c'est souvent le cas, y a fait ses ravages. Dans certaines parties des sections 4, 8, 11 et 14, il y a quelques épinettes rouges de bonnes dimensions.

Township No. 8.—La portion qui en a été subdivisée est une prairie unie, ayant un sol profond d'argile tenace. Les seuls arbres qu'on y trouve, sont quelques petits groupes de peupliers et de saules.

La partie septentrionale du township se compose de marais et de savanes incendiées, sans valeur.

La rivière de la Seine, qui vient du nord, y a une largeur moyenne d'environ cent chaînes et de 8 à 10 pieds de profondeur, sans courant perceptible. Elle se perd dans un grand marécage.

Township No. 9.—Pour la majeure partie, terrain plat de prairie, avec une portion considérable de terres à foin dans le sud. Du côté sud de la rivière de la Seine, il y a un grand marécage, totalement impropre à la culture, et dont une partie n'a pu être arpentée.

La rivière de la Seine traverse le coin sud-ouest du township; l'eau en est douce et bonne.

Le sol est généralement de loam argileux, profond et riche.

Township No. 10.—Terrain en général bas et uni; étendue considérable de terres à foin.

Le sol est le plus souvent formé d'une riche et profonde couche de loam argileux. Presque point de bois, hors quelques bosquets de peupliers dans le coin nord-ouest, mais la plupart de ces arbres sont morts, l'incendie ayant passé par là.

Township No. 11.—Sol formé de riche loam argileux dans les deux tiers ouest; dans le tiers oriental, le sol est formé de loam graveleux sur le sommet des élévations pierreuses en quelques endroits, et de loam riche au pied des élévations. Plus d'un sixième de la superficie du township est en marécages herbus, la plupart impropres à la culture, mais utiles à cause du foin qui y croît en abondance. La plus grande partie de ces terrains marécageux se trouvent dans la moitié occidentale, ils paraissent être beaucoup plus élevés que le lit de la rivière Cook, où ils s'égouttent; ils pourraient être drainés à fort peu de frais. Plusieurs sections sont entièrement garnies de peupliers.

On trouve de l'eau en creusant à de médiocres profondeurs.

Township No. 12.—Terrain ondulé, traversé par nombre d'élévations et de marais, la plupart s'allongeant du nord-ouest au sud-est. Quelques-uns de ces marais sont considérables, très-bourbeux et très-fertiles en foin. Près de la moitié du township est couverte d'un hallier de peupliers. Il y a plusieurs petites rivières, dont l'une s'appelle la rivière Cook. Cette dernière, qui sort d'une source, coule toute l'année.

Township No. 13.—A part les sections 19 et 30, n'est pas favorable à la culture. Les marais y sont grands, nombreux et impraticables, excepté au milieu de l'été et en hiver. Les autres portions du township sont garnies de peupliers, parmi lesquels sont disséminés des chênes et des épinettes en petit nombre.

Le sol cependant est bon le long de la rivière du Diable (*Devil's Creek*), à en juger par l'épais fourré qui croît dans la forêt de peupliers.

Des incendies ont, à une époque antérieure, dévasté la principale partie du township, où se voient encore de grands et épais abatis.

Township No. 14.—Est traversé par de nombreux chemins, qui servent aux exploitations forestières.

Les meilleurs bois ont été coupés, quoiqu'il reste encore des quantités considérables d'arbres susceptibles de fournir des matériaux pour les bâtiments et les clôtures.

Il n'y aurait qu'à creuser un canal de dessèchement à travers les marais, jusqu'à la rivière du Diable, pour changer ces terres humides en bonnes terres labourables, le sol en étant tourbeux et très-profond.

RANGS OUEST DU MÉRIDIEEN PRINCIPAL.

PREMIER RANG OUEST DU MÉRIDIEEN PRINCIPAL.

Township No. 2.—Prairie à surface plane; sol formé de loam noir et partout propre à la culture.

Township No. 3.—Prairie découverte, unie, avec sol tenace de glaise.

Dans la portion sud-ouest, le sol est une terre argileuse légère. Le terrain est plus élevé et a une pente douce vers le sud.

Le lac, dans le sud-ouest, est une belle nappe d'eau, où abonde le gibier sauvage.

Township No. 5.—Prairie découverte, avec un bon sol gras où prédomine l'argile. Très-propre à la culture.

Vers le sud, le terrain est très-plan et dépouillé de broussailles; vers le nord il est quelque peu inégal et accidenté. Il n'y a aucune espèce d'arbres dans le township.

Township No. 6.—Favorable à la colonisation. Sol en général de loam argileux. Dans le voisinage de la rivière aux Gratius, dont les bords sont élevés de 18 à 20 pieds, le sol est composé de glaise forte et tenace.

Le township est entièrement privé d'arbres.

Township No. 7.—Est abreuvé et égoutté par la branche orientale de la rivière aux Gratius, laquelle a ses sources dans ce township et dans celui qui y touche du côté ouest.

Une grande partie du terrain est une prairie élevée de première qualité. A l'ouest de la rivière aux Gratius, le township longe et embrasse une partie du grand marais au Poin, qui sépare la rivière aux Islets de Bois de la rivière aux Gratius.

Ce township est absolument dépourvu de bois.

Township No. 8.—Vingt sections de ce township possèdent un terrain assez sec pour être cultivables; les autres sont de bonnes terres à foin.

La rivière Sale traverse la section 36 et rase l'angle nord-est de la section 35.

Il y a de l'eau courante dans son lit pendant tout l'été; les rives sont assez bien boisées.

Township No. 9.—Est propre à faire des pâturages. Ce qui touche à la rivière Sale est boisé et abreuvé, et très-susceptible de culture.

Township No. 10.—Un peu ondulé, formé de terrains secs propres dès à présent à la culture, et de terrains humides à foin. Partout facile à drainer. Sol très fertile; c'est un terrain d'alluvion, qui repose sur un sous-sol d'argile ou marne poreuse.

Point de terres arides dans ce township. En plusieurs endroits, on peut avoir facilement de l'eau en creusant quelques pieds seulement. Point de bois.

Township No. 11.—Prairie découverte à la surface unie, ayant une pente douce vers le sud et le sud-est.

Sol composé de terre noire argileuse, de médiocre adhérence, très-profonde, fertile et propre à la culture.

On ne voit ni pierres ni arbres dans la partie arpentée. Ce township est un terrain très-sec; il y a à peine quelques endroits humides, et très-peu de terres à foin. Nul courant d'eau; mais il est facile d'avoir de l'eau en pratiquant des puits. L'eau est bonne et sans aucun goût isaumâtre.

Township No. 12.—Presque en entier prairie découverte, légèrement inclinée vers le sud. Il n'y a pas d'autres bois que quelques bouquets de peupliers, situés dans les sections 23, 24, 25 et 36; encore ces arbres sont-ils très-petits.

Il y a quelques marais à foin; celui qui est sur la limite nord du township est grand et fertile en herbes.

Pas de courants d'eau; mais on trouve de l'eau à de médiocres profondeurs.

Sol très-riche, étant composé de loam argileux, de couleur sombre; très-propre à la végétation.

Township No. 13.—Les parties sud et ouest sont des prairies. Le nord est bien planté de peupliers. Le feu a passé à travers la principale partie de la superficie boisée. Le terrain est en général de bonne qualité, partout où il y a des massifs d'arbres. Il est un peu pierreux.

La prairie est remplie de marais à foin; mais on rencontre aussi en plusieurs endroits des élévations sèches.

Dans la section 1 se trouve une éminence de pierre calcaire ayant environ un demi-mille de circonférence: on y a fait un four à chaux, où se cuisent de grandes quantités de chaux de qualité excellente.

Township No. 14.—Consiste en bois de peupliers et en éclaircies de prairies, en proportions à peu près égales. Quantité d'arbres ont été tués par les incendies.

Le sol est sec et de moyenne qualité. Une élévation graveleuse, qui s'étend le long du rang de sections nord, offre un sol sablonneux et léger.

Au pied de cette élévation, le terrain est pierreux. A partir d'un mille environ de l'éminence, en tirant au sud, jusqu'à la ligne de base, le sol est de bonne qualité.

On peut se procurer de bonne eau en creusant des puits.

Township No. 15.—Les deux tiers environ de ce township offrent un terrain propre à la culture. On y rencontre çà et là de petits bois de peupliers, d'où l'on pourrait tirer des matériaux de clôture et de combustible; mais les arbres ne sont pas assez gros pour qu'on en pût faire usage dans les constructions.

Dans le voisinage du lac Plat (*Shoal Lake*) il existe quelques tertres rocheux. L'eau de ce lac est légèrement saumâtre, sans être cependant réputée malsaine.

Township No. 16.—Est, pour la plus grande partie, propre à la culture. Le nord est couvert de forêts, plus ou moins fortes, de peupliers. La petitesse des arbres ne permet d'en tirer, pour le présent, que du bois de clôture et de chauffage.

Il y a quelques buttes pierreuses.

Township No. 17.—Propre à la colonisation, le terrain étant, à part quelques buttes rocheuses, très-susceptible de culture. Bien pourvu aussi de bois de clôture et de chauffage.

La surface du township est ondulée; dans quelques-uns des endroits bas se trouvent des marais à foin.

DEUXIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

Township No. 2.—Prairie. Bonne terre. Les eaux des ravines pourraient servir aux irrigations.

Township No. 3.—Prairie. Dans le nord-est et le nord-ouest, le terrain est bas et plat; le sol formé de forte terre argileuse, très favorable au foin. La partie ouest du township est élevée, et possède un sol fertile, composé de riche loam argileux, et bien abreuvé. Dans l'est, il y a un bel amas d'eau, environné de terrains élevés.

Township No. 4.—Prairie. Dans le rang de sections du nord, le terrain est bas et uni; ailleurs, il est ondulé, et composé de riche loam argileux favorable à la végétation.

Nul courant d'eau.

Township No. 5.—Prairie, très-propre à la culture. Terrain partout très-uni. Comme il n'y a point de coulées pour recevoir les eaux de la surface, celles-ci se rassemblent dans les bas-fonds, qui sont de bonnes terres à foin.

Ce township n'a point de bois à clore, à bâtir ni à brûler.

Le sol est sans cailloux.

Township No. 6.—Prairie découverte, de qualité excellente, très-propre à la culture. So formé de terre végétale noire, avec sous-sol glaiseux ou argileux. Il n'y a point de bois; la forêt la plus rapprochée est distante d'environ trois milles, à l'ouest.

Township No. 7. — Le grand marais au Foin en occupe environ les deux tiers; les eaux de la rivière-aux-Ilets de Bois, se répandent le printemps dans ce marécage pour aller se décharger dans la rivière aux Gratiis. On peut dire que celle-ci prend là sa source.

Quelques points seulement n'offrent pas un terrain ferme de prairie; des bœufs, avec des charges pesantes, ont passé en tous sens sur ce marécage, sans la moindre difficulté.

Le sol est très-fertile et porte une belle herbe nette, qui atteint une hauteur de deux à cinq pieds.

S'il était pratiqué une tranchée pour l'écoulement des eaux depuis l'endroit où la rivière-aux-Ilets de Bois entre dans le Grand Marais, jusqu'à la rivière aux Gratiis, toute cette étendue de terres deviendrait assez sèche pour pouvoir être mise en culture.

Dans l'angle sud-ouest du township, il y a un beau bloc de terrain de prairie, élevé et ondulé, d'environ 8 milles carrés, ayant un excellent sol de loam sablonneux.

Township No. 8. — La surface en est en général très-plane; la plupart des terres sont sèches dans les mois d'été. Le printemps, la plus grande partie du township est inondée. De grands espaces offrent un sol dur et gerçé lorsqu'ils sont desséchés.

Environ 9 milles carrés sont englobés dans le marais à Foin, le reste de la superficie est une prairie sèche.

Il y a un cours d'eau dans ce township.

Township No. 9. — Sol excellent, formé d'une couche très-profonde de terre végétale, reposant sur un sous-sol de glaise compacte. Le terrain est généralement sec. Les seuls marais de quelque étendue sont situés dans le sud, et sont entourés de bonnes terres à foin.

Les principales espèces d'arbres sont le chêne, l'orme et le peuplier. Ils sont d'assez mauvaise qualité, courts et rachitiques. La plus grande partie des bois se trouvent sur la rivière Sale, qui coule dans le nord du township vers le sud-est. Les eaux de cette rivière sont douces et bonnes.

Township No. 10. — Excellent sol d'alluvion, avec sous-sol argileux, propre à porter les céréales comme le foin.

Une branche de la rivière Sale passe dans un coin du township, et y arrose douze quarts de sections. L'eau en est bonne. Il y a des bois de chênes et de peupliers le long de cette rivière, mais non en quantité suffisante pour les besoins de tout le township.

Township No. 11. — Sol favorable à la culture, en général formé de loam argileux. Le terrain est légèrement incliné vers le nord et le nord-est.

Quelques bosquets de peupliers, mais de peu d'étendue; arbres très-petits.

Il y a aussi quelques marais à foin, qui produisent de bonne herbe. Dans la section 19 et une partie de la section 20, il existe une butte de gravier, qui sera d'une grande utilité pour la construction des chemins, vu qu'il ne se trouve pas d'autre dépôt de gravier à proximité. La masse est profonde, et le gravier de bonne qualité. Il n'y a pas de cours d'eau; mais il est facile de se procurer de l'eau en creusant des puits.

Township No. 12. — Sol loameux, de couleur sombre, très-fertile, très-propre à la culture. Terrain uni, légèrement incliné vers le sud et le sud-est.

Quelques marais à foin, mais de peu d'étendue. Absence totale d'arbres et de courants d'eau.

Township No 13. — Prairie. Bon terrain, tacheté de marais à foin. Il y a quelques bosquets de peupliers dans les sections 21, 20 et 19. La section 31 est à moitié boisée.

Township No 14. — Propre à la colonisation. Terrain de la meilleure qualité, et, dans la partie ouest, couverte de grands peupliers, bons à bâtir. Beau côteau traversant les deux rangs de sections du nord, élevé d'une vingtaine de pieds au-dessus du pays adjacent du côté sud, et s'inclinant graduellement vers le nord. Partout, le long de ce côteau, on peut se procurer la bonne eau à la profondeur de quelques pieds.

Township No. 15. — Sur la rive sud du lac Plat; propre à la colonisation; bonne terre, en partie couverte de peupliers, dont on pourrait faire du bois de clôture et de chauffage; quelques chênes de dimensions convenables pour les constructions. Il existe aussi quelques bons marais à foin.

Township No. 16. — Sur le rivage ouest du lac Plat, township fractionnaire, ayant un tiers environ de la superficie ordinaire. Propre à la culture, sol favorable à la végétation; bien garni de jeunes arbres et de marais à foin excellent, le long de la rive du lac,

Township No. 17. — Touche au rivage ouest du lac Plat. Est propre à la colonisation, a un sol de loam noir. Pays mêlé de bois et de prairies. Les bords du lac offrent de vastes prairies de foin.

TROISIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEEN PRINCIPAL.

Township No. 2. — Prairie à la surface plane. Sol : loam noir.

Township No 5. — Une savane marécageuse en occupe le quart environ. Bonne terre à foin, mais trop basse pour être cultivable. Le centre et l'ouest du township sont de bonnes prairies unies et formées de loam noir.

Township, No. 6. — Bonne prairie unie, avec sol loammeux noir. Pas de courants d'eau dans ce township et seulement deux flots de chênes, situés, l'un dans les sections 16 et 21, et l'autre dans l'angle nord-est de la section 18. Dans un ravin, qui s'étend le long de la ligne entre les sections 20 et 21 et 17 et 16, il y a des mares de bonne eau, qui durent toute l'année.

Le sud du township renferme un bon marécage à foin, où beaucoup de colons du 4e rang ouest du township 6 s'approvisionnement de fourrages pour l'hiver.

Township No. 7. — Le grand marais à foin, qui sépare la rivière aux Hets de Bois de la rivière aux Gratias, occupe les deux tiers environ de ce township. Vers le bord, il croît d'excellent foin ; mais le centre et surtout la partie occidentale sont couverts de jonc noir.

Le reste du township est un excellent terrain élevé de prairie, — particulièrement le bloc, d'une dizaine de milles carrés, embrassant toute la longueur de la limite sud.

A l'exception de quelques groupes isolés de saules, il n'y a point d'arbres.

Township No. 8. — Une petite partie seulement de ce township est couverte par le grand marais à foin. Des trente-deux sections restantes, vingt-neuf environ sont des prairies élevées, légèrement ondulées ; et les autres, d'excellentes terres à foin.

Pas de meilleurs terrains que les parties sèches de ce township ; et quant aux bas-fonds, sauf en quelques points du marais, le sol y est partout ferme et fertile en herbe.

Ce township est privé d'arbres et d'eau.

Township No. 9. — Consiste en prairies ouvertes et unies, avec çà et là un petit marais et des bouquets clairsemés de saules et de petits peupliers. Le sol est généralement composé de loam noir.

Township No. 10. — Consiste partie en prairies basses à fond riche, portant une herbe haute et épaisse, et partie en prairies sèches et plates.

Ce township est traversé, à peu de distance de sa limite nord, par un ravin sec de 3 à 4 chaînes de largeur, et dont les bords, formés de glaise, s'élève de 6 à 8 pieds au-dessus de son lit. Ce lit (qui consiste en une couche de bourbe noire d'environ 18 pouces) est rempli d'herbes hautes. Sous la vase, on trouve un sable net et fin. En creusant environ trois pieds dans ce sable, on voit apparaître une eau limpide. Ce canal desséché a ses bords garnis de chênes et de peupliers ; cette dernière essence y prédomine.

Township No. 11. — Plus propre pour le pâturage que pour la culture, l'eau et l'ombrage nécessaires aux bestiaux n'y manquant pas.

Dans la partie supérieure de ce township passent la rivière Sale et une petite rivière coulant parallèlement. Le terrain entre elles est rempli d'épais buissons, d'où s'élèvent des chênes et quelques ormes ; la plupart des arbres de cette dernière espèce ont déjà été coupés. Au sud des rivières, le pays est fort entrecoupé de fondrières humides et de marais à foin, avec des files dispersées de peupliers.

Township No 13. — Est, aux trois-quarts environ, une bonne prairie arable, très propre à la colonisation. Cette région est située auprès de la principale ligne de chemin, le long de la rive nord de l'Assiniboine, et à côté des vastes plaines d'herbes du lac Long.

On peut trouver en quantité de bon bois de clôture et de construction sur les éminences qui traversent le nord du township. Au nord de ces côteaux, le terrain devient graveleux et pierreux, et ne peut servir que comme pâturage.

Township No 14. — Sol de qualité inférieure partout, mais plus particulièrement le long des limites est et sud, où il y a un ourlet de terrain rempli de gravier, qui semble

être le rivage d'un ancien lac. Jusqu'à une certaine distance au nord de ce renflement, le sol est bas et marécageux, en même temps que graveleux et caillouteux.

Il y a en abondance, dans tout le township, du bois propre à faire des perches de clôture ; et un peu de bois à bâtir dans la partie orientale.

Township No 16.—Bon terrain, partout cultivable ; prairie ondulée ; çà et là des bosquets de peupliers de moyennes dimensions.

Confine au rivage occidental du lac Plat.

Township No 17.—Est propre à la colonisation ; a une surface ondulée, un bon sol et assez de bois pour le chauffage, le clôturage et les constructions qui ne demandent point de grosses pièces.

Point de ruisseaux ; mais on peut se procurer de l'eau en creusant des puits.

QUATRIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

Township No 2.—Prairie unie ; sol : loam de couleur noire ; deux petites îles de chênes et de frênes gras se rencontrent vers le centre du township.

Township No 5.—Bonne terre, à l'exception de quelque 1500 acres dans la partie nord-est, qui sont marécageux. Au centre coule un ruisseau de bonne eau qui ne tarit point et dont les bords sont couverts de beaux bois, tels que chêne, frêne, érable et orme.

Township No 6.—Tous les lots en sont propres à la culture. Le sol est formé d'une très-épaisse terre végétale noire reposant sur une argile blanche. La rivière Boyne traverse la partie nord-ouest du township ; les rives ont environ douze pieds de hauteur, et le courant a une vitesse d'environ trois milles à l'heure. Une lisière de chênes de belle qualité, mêlés d'ormes, de peupliers et de tilleuls, ayant en moyenne douze pouces de diamètre, s'étend le long des deux rives de la rivière, sur une profondeur de 10 à 20 chaînes. Une autre lisière de chênes de même qualité et de même largeur s'étend vers le sud-est, de la section 28 à la section 12. Toutes les sections qui contiennent du bois, ainsi que quelques-uns des lots de prairie adjacents, ont été pris et sont plus au moins défrichés. On a fait ici de très-belles récoltes de blé, d'orge et d'avoine, l'automne dernier.

Township No 7.—Environ 26 milles carrés de ce township consistent en belle prairie ondulée, avec un sol de loam sablonneux.

Le sol est à petite distance de toutes les parties du township.

Le long de la borne de l'est est le grand Marais, qui couvre environ sept sections et qui, dans cette partie, est très-bourbeux et couvert de joncs. En été, les bestiaux paissent en liberté sur la plus grande partie de sa surface, mais il n'est pas sûr pour les attelages d'y passer, sur tout dans le voisinage de l'embouchure de la Rivière aux Islets de Bois.

Township No 8.—La surface de ce township est en général unie ou peu ondulée. Le sol est de loam sablonneux, et absorbe vite l'eau de la surface au printemps. Le township est presque partout propre à la culture et offre partout l'avantage d'un bois suffisant pour les besoins du chauffage et du clôturage.

Township No 9.—Ce township est partie en prairie et partie en bois de peupliers.

Le sol de prairie est généralement marécageux, couvert d'herbes vigoureuses, de saules épars et de petits bouquets de peupliers et de chênes. Le peuplier (qu'on trouve à l'angle sud-ouest du township) est très-petit et a été beaucoup ravagé par le feu.

Le terrain élevé est composé d'une espèce de loam noir.

Township No 10.—Une grande quantité de ce township consiste en prairie basse à riches pâturages et en marécages. La prairie haute est en général de bonne qualité et offre par-ci par-là des saules et des peupliers de petite taille.

Le township est traversé par une ravine desséchée, (près de la frontière nord) de trois à quatre chaînes de large, ayant des bords de six à huit pieds de hauteur. Le lit de ce canal est une vase noire de dix-huit pouces d'épaisseur, où croissent de grandes herbes. Sous cette couche de vase est un sable pur et fin, où l'on trouve de bonne eau claire. Ce canal desséché est boisé sur ses deux rives de chênes, de peupliers et d'ormes. En quelques endroits cependant, le bois a été détruit par le feu.

Township No. 11.—Ce township est considéré comme de seconde classe. La moitié nord est couverte de peupliers, de saules et de broussailles ; au troisième mille en gagnant le sud, il y a une belle zone de peupliers et de chênes. Au sud de cette zone le pays est plus ouvert, et sur la troisième ligne de rectification, on rencontre un grand marais humide, couvert de roseaux longs et forts.

Il y a encore de bon bois debout sur la moitié nord ; mais il est rapidement détruit par le feu d'une année à l'autre.

Township No. 12 (moitié sud) ce township est couvert de peupliers épais et de broussailles ; il se rencontre des chênes et des ormes de grande taille sur les bords de la rivière Sale et du ruisseau au Moulin. Ces bois sont entremêlés de prairies à foin de peu d'étendue.

Le bois, particulièrement dans la partie nord du township, est fort éclairci. On en a beaucoup coupé pour faire des clôtures ; cependant il en reste encore beaucoup, qui est propre à servir aux ouvrages de chemin de fer.

Dans cette moitié du township le sol est de seconde qualité.

Township No. 13.—Offre beaucoup d'avantages au colon, sol excellent, composé d'une couche de marne argileuse. Sur la colline, dans la partie nord, on trouve en quantité du bois propre au clôturage, au chauffage et aux constructions. Le lac Long fournit l'eau en abondance, et les terres à foin des alentours sont étendues et de bonne qualité.

Township No. 14.—Convient mieux pour les pâturages et l'élevage que pour la culture. Les parties sud et est sont pierreuses et graveleuses ; les parties nord et est sont exemptes de roches, ont un sol un peu plus profond et par endroits présentent de belles clairières de prairie.

Le bois dominant est le peuplier, et n'est bon que pour les clôtures.

CINQUIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEEN PRINCIPAL.

Township No. 2.—Dans ce township le terroir est principalement un sol de prairie, un loam noir. Une zone de très-beaux chênes, ayant environ trente chaînes de profondeur, traverse le rang de sections sud, dans lequel ont été marqués vingt-six lots à bois.

Township No. 3.—Ce township est traversé par une lisière de bois. Tout le reste est de la prairie.

Township No. 4.—Prairie. Il n'y a pas de bois ; mais on pourrait s'en procurer pour les besoins de la colonisation des versants des montagnes de Pembina, qui traversent les townships ouest du bloc dans lequel se trouve celui-ci.

Township No. 5.—Le territoire de ce township est uni. Il y a quelques petits morceaux de terre à foin et quelques ravins secs. Le sol est un loam noir, très-riche. Le ruisseau au Tabac coule de l'ouest à l'est, dans la partie nord de ce township ; l'eau en est douce.

Il n'y a pas d'autre bois que les arbres épars et en bouquets qui se trouvent sur les bords du ruisseau au Tabac.

Township No. 6.—La surface de ce township est généralement plane, avec une légère pente vers la rivière Boyne sur un espace d'environ un mille et demi des deux côtés de la rivière.

Le sol est un loam noir.

Le township est bien arrosé par la rivière Boyne, qui le traverse au centre et coule de l'ouest à l'est.

L'eau est douce et bonne.

Le township est bien boisé. Une zone de chênes, d'ormes et de tilleuls borde les deux côtés de la rivière sur une profondeur de cinq à vingt chaînes.

Township No. 7.—Le sol ici est en général trop sablonneux pour être une bonne terre cultivable.

Le bois consiste surtout en peupliers, dont les plus beaux ont été en grande partie desséchés par le feu. On trouve cependant en quelques endroits des chênes et des peupliers vigoureux.

Township No. 8.—Le bois se compose principalement de peupliers et de saules en corps de forêt et de chênes épars. La plus grande partie de ce bois serait propre aux constructions, aux clôtures, etc. Le feu a fait des ravages considérables.

On trouve de l'eau en divers endroits, mais à l'exception de celle de la rivière des Ormes, elle est généralement très-mauvaise.

Sol léger et sablonneux.

Il y a des marécages, qui donnent de très-bon foin.

Township No. 9.—Une moitié de ce township est propre à la culture; c'est-à-dire toute la prairie (excepté les marécages) et la partie de la surface boisée qui, sur une profondeur d'un mille environ, borde la prairie. Le sol ici varie entre argile et sable et est généralement d'une qualité quelque peu inférieure. Les autres parties du township, qui comprennent toutes les sections ouest et sud-ouest, sont sans valeur, étant presque partout formées d'un sable très léger.

Les deux tiers environ du township sont couverts de peupliers, mais ce bois n'a quelque valeur que dans la partie qui avoisine la prairie; ailleurs, il est très-dru et rabougri, en grande partie mort sur pied et n'a guère plus de deux pieds de haut.

Le sol est légèrement ondulé, et s'incline vers le nord et le nord-est. On peut trouver de bonne eau dans les marécages en creusant à une profondeur d'un à trois pieds.

Township No. 10.—À l'exception des marécages à foin, ce township est formé de bons terrains arables, surtout dans les sections nord, où le sol est de qualité très-supérieure.

Les marécages à foin sont trop humides pour la culture, mais ils ont de la valeur à cause du foin qui y vient en grande quantité tous les ans. La principale espèce d'arbre est le peuplier, qui est de bonne qualité, mais en quantité seulement suffisante pour l'usage des colons.

La plus grande partie du township est en prairie presque plane. Le sol est de terre noire loamo-argileuse, remplie de dépôts végétaux et minéraux.

L'eau courante n'est pas abondante dans ce township, mais celle qu'on y rencontre est de bonne qualité.

Township No. 12 (fractionnaire).—Ce township fractionnaire est excellent pour les cultures

Township No. 13.—La partie sud de ce township est d'excellente terre cultivable; mais vers le nord le sol devient pierreux et graveleux. Le bois, le long de la Colline de Roches, (*Stony Ridge*), est composé de petits peupliers et de petits chênes qui peuvent fournir en abondance des matériaux de clôture. Les rochers sont de gros fragments erratiques qui seront utiles pour les constructions.

Le quart nord-ouest du township offre un très-bon sol arable.

Township No. 14.—N'est propre qu'au pâturage et à l'élevage des bestiaux. Le sol est très-dur, et l'eau généralement alcaline. Il y a de grandes étendues de foin sur le bord du Grand Marécage.

SIXIÈME RANG OUEST DU PRINCIPAL MÉRIDIEN.

Township No. 2.—Une moitié de ce township est en prairies. Le sol est un loam sablonneux de couleur noire. Le reste est couvert de bons chênes, qui ont en moyenne huit pouces de grosseur. Il a été marqué six lots de bois dans la section No. 15.

Il y a de bonne eau dans un ravin qui traverse le township.

Township No. 3.—Prairie et bois. La plus grande partie est passablement pierreuse.

Township No. 4.—Prairie et bois. La partie de ce township est propre à la culture. Le chêne croît en abondance sur les versants des montagnes Pembina.

Township No. 5. Surface unie. Le sol est bas et humide dans la partie sud-ouest, au pied des montagnes de Pembina, et se compose de loam de couleur foncée.

Ce township est bien arrosé par la petite rivière au Tabac qui le traverse de l'ouest à l'est. La partie sud-ouest est bien garnie de tilleuls, de chênes et d'ormes.

Township No. 6.—Surface plane ou légèrement inclinée vers la rivière aux Ilets de Bois.

Dans la partie est, le sol est formé de loam de couleur foncée; dans la partie ouest, il est sablonneux. La rivière aux Ilets de Bois coule à travers ce township de l'ouest à l'est.

Les deux rives sont couvertes de chênes, d'ormes et de tilleuls sur une lisière de cinq à dix chaînes de profondeur. Il y a aussi quelques peupliers dans les parties nord et ouest, mais ils sont de petite venue. Il se trouve aussi beaucoup de broussailles de saules dans la partie ouest.

Township No. 12. — Ce township se compose presque entièrement de prairies ouvertes. Le sol est de qualité très-supérieure; la surface faiblement ondulée; cet endroit présente des avantages aux colons à cause de la proximité de grandes étendues de bois épais le long de l'Assiniboine.

Township No. 13. — On peut dire que ce township est très-propre à être colonisé. Il y a de nombreux massifs de bois vers le nord du township; le sol est partout excellent pour la culture.

On peut avoir de bonne eau en abondance en creusant à des profondeurs de six à huit pieds dans les lieux bas, et de douze à vingt pieds dans les hauts terrains.

SP TIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEŒN PRINCIPAL.

Township No. 2. — Est aux trois-quarts, une prairie ondulée. Sol composé de loam noir. Dans le reste de son territoire il y a une forêt de peupliers de moyenne grosseur — soit de huit pouces. Soixante lots à bois ont été tracés dans le sud. La rivière Pembina passe par les sections 4 et 5. Le coin sud-ouest est très-entrecoupé de côtes escarpées et de ravins profonds.

Township No. 3. — Partie découvert, partie boisé. La partie sud-est est presque toute terre de prairie; le reste est couvert de peupliers et de buissons mêlés par endroits de chênes. Les sections 34, 35 et 36 sont coupés par un contre-fort des montagnes de Pambina; elles sont impropres à la culture, étant remplies de profonds ravins, dont les bords escarpés ont jusqu'à 100 pieds de haut. Au fond de ces ravins coulent vers le sud-est des ruisseaux d'excellente eau.

La partie nord-ouest de township contient de bonnes terres, bien garnies de peupliers et de chênes; mais les terrains de prairie du sud-est sont de qualité inférieure.

Il y a plusieurs marais, où l'on peut se procurer du foin sauvage et de l'eau.

Township No 4. — Forêt de chênes et de peupliers, où l'on voit aussi quelques ormes, frênes, érables et bouleaux blancs. Il n'y a pas une section de prairie dans tout le township; mais on y rencontre des clairières faites par des incendies récents.

Les montagnes Pembina le traversent presque diagonalement; et la surface de son territoire est tellement entrecoupée de ravins que le tiers en est impropre à la colonisation.

Le reste du township est très-favorable à la culture. De nombreux ruisseaux de bonne eau descendent sur les flancs de ces montagnes. On n'y voit point de rochers, mais les roches détachées n'y sont pas rares.

Township No. 12. — Dans toute son étendue, excellente prairie ondulée. Pour sol, une terre noire, riche et fertile, un peu mélangée de sable. Pour sous-sol de l'argile.

Ce township, quoique très-favorable à la culture, est dépourvu de bois; à peine offre-t-il quelques minces touffes de peupliers, de saules et de petits chênes.

Township No. 13. — Partout propre à la colonisation. Sol riche, surface ondulée.

Il n'y a presque pas d'arbres.

Township No. 14. — Situé sur le lac Manitoba. Consiste en très-beaux terrains de prairie, arrosés par plusieurs ruisseaux qui se déchargent dans le lac.

Très-peu de bois.

HUITIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEŒN PRINCIPAL.

Township No. 2. — Le côté ouest de ce township est une prairie à la surface inégale: le côté est renferme des bois de chênes et des buissons de saules. Sol de deuxième qualité. Près de la moitié du township n'est que broussailles. Pas d'eau, si ce n'est une source dans le coin sud-est.

Township No. 3. — Partie prairies, partie bois. Surface ondulée; sol léger et sec. Quelques bosquets et tertres de chênes; mais l'essence d'arbre dominante est le peuplier.

Abondance d'eau en toutes saisons.

Township No. 4. — Situé à l'ouest des montagnes Pembina. Bon sol, favorable à la culture.

L'eau s'y trouve en quantité suffisante; mais celle de la surface n'est ni pure ni bonne.

Dans la partie sud, il y a des bois forts de chênes et de peupliers. L'incendie y a fait de grands ravages. Presque toute la partie sud-ouest est une prairie découverte.

Nombre de marais, qui produisent assez de foin pour les besoins des premiers colons.

Il ne paraît pas y avoir de rochers, mais on trouve des roches détachées sur toute la surface du township.

Township No. 12. — Favorable à la culture. Le terrain incline graduellement vers le sud; il est entrecoupé de plusieurs fondrières, par où les eaux de la surface s'écoulent dans la rivière aux Rats, qui traverse le township du sud-ouest au nord-est. Excepté dans la partie sud-ouest, le sol est une terre d'adhérence moyenne et riche, sous laquelle, à divers profondeurs, il y a un sous-sol d'argile bleue forte. La partie orientale du township est entièrement dépourvue d'arbres, sauf au sud sur la rivière aux Rats, où se trouvent quelques saules. La partie ouest est parsemée de bosquets de peupliers et de saules.

Township No. 13. — Prairie. Il n'y a qu'un seul bosquet de petits chênes, qui est situé entre les sections 35 et 36.

À l'est de la rivière aux Rats, le territoire est une prairie sèche et ondulée, d'excellente qualité; à l'ouest il est bas et marécageux, à l'exception d'une petite lisière de prairie sèche, de la largeur d'environ dix chaînes, et située le long du chemin de la Terre blanche.

Township No. 14. — Situé sur le lac Manitoba; consiste en beaux terrains de prairie, avec très-peu de bois. Il s'y trouve une étendue considérable de terrains marécageux ou bas sur le bord du lac Manitoba, et plusieurs fondrières et ruisseaux qui viennent du sud et se jeter dans le lac.

NEUVIÈME RANG OUEST DU PRINCIPAL MÉRIDIEN.

Township No 2. Le côté ouest de ce township est une prairie plane. Sol composé d'une terre argileuse noire.

La rivière Pembina coule à travers la partie est, où elle a une chaîne environ de large. La vallée de cette rivière a en moyenne une largeur d'un mille et demi.

Les dépôts d'alluvion ordinaires en parcs lieux ont été emportés par les inondations, et en plusieurs endroits il ne reste plus qu'un sous-sol d'argile mélangée de schiste. On trouve par ci par là de bons bois de chênes et de peupliers.

Township No. 5. — Surface ondulée. Un quart du township est garni de peupliers, de liards et de chênes; et un tiers environ du reste de son territoire est couvert de bois de peupliers, de brûlés, d'abatis faits par le vent, etc.

La qualité du terrain est excellente. Le sol, loam très-noir, a une profondeur moyenne de deux pieds.

On peut se procurer facilement de bonne eau douce dans presque toutes les parties du township en creusant à une profondeur de 4 pieds dans les bas fonds. Dans le voisinage des lacs, on trouve des sources d'eau fraîche qui ne tarissent jamais. Trente au moins des 36 sections feront de superbes fermes.

Township No. 11. — Le sol de ce township, composé principalement de terre argileuse noire, est très-favorable à la culture. La surface est ondulée, et offre quelques petits marais, qui, s'ils étaient drainés, porteraient de bon foin. On y rencontre aussi plusieurs petits ruisseaux. Les autres parties sont couvertes de buissons de peupliers et de bouleaux-mérisiers.

Township No. 12. — La plus grande partie de ce township est sans arbres, et offre de bonnes étendues de terrain de prairie. Dans le sud il y a quelques bosquets de peupliers; mais ces arbres sont de petites dimensions, et à peu près tous impropres à la construction. Un bon nombre toutefois pourraient servir à clore les terres. Dans l'ouest, il y a beaucoup de saules et de buissons épais. Ce township renferme quelques bons marais à foin.

Le sol est partout, à l'exception de quelques sections, de qualité excellente, étant formé principalement de terre argileuse noire.

On peut se procurer facilement de l'eau, excepté dans la partie nord-est, où il est nécessaire de creuser des puits.

Township No. 13.—La petite rivière Blanche (*White Mud River*) coule à travers le quart nord de ce township, et a ses bords garnis, au sud, de chênes principalement, et au nord de forêts de chênes et de peupliers, entremêlés de saules.

Sur le côté nord de la rivière, le sol est loammeux et léger, et en général couvert de bois ou de broussailles. Le côté sud, à part une bande d'environ un demi-mille de profondeur, est humide, et sans drainage ne peut être utile que dans une saison fort sèche.

Township No. 14.— Est bien favorable à la culture.

Le bas se compose principalement de petits peupliers, à travers lesquels le feu a souvent passé. Il ne peut guère fournir de matériaux que pour les toitures et le chauffage; mais vers le nord il y a des arbres propres à faire des sciages.

DIXIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

Township No. 2.—Prairie légèrement ondulée. Sol : loam noir, excellent pour les cultures. Il y a plusieurs bons marais à foin, mais hors de ces endroits, l'eau manque.

Township No. 5.—À l'exception des sections 6, 7 et 18, où le terrain est inégal et accidenté, ce township est très-favorable à la culture.

Une ceinture de bois de peupliers de bonne qualité s'étend le long des limites sud, est et nord. Les parties centre et ouest du township sont couvertes d'épaisses broussailles de chênes et de saules. Dans le coin-nord-est, il y a un petit ruisseau de bonne eau douce, dont les bords renferment de belles sources froides; et dans le sud-ouest on rencontre une ravine profonde, où coule une petite rivière dont la tête est à quatre milles environ de la rivière Pembina. Dans les sections 2 et 29, il y a deux petits lacs, dont les eaux sont stagnantes et salées.

On peut avoir de l'eau sur tous les points du township en creusant à des profondeurs de 8 à 20 pieds.

Township No. 6.—La partie nord-ouest est montagneuse, au point de n'être pas cultivable, excepté quelques parcelles auprès de mars, qui sont très-nombreuses. Le reste est très-propre à la culture. Le terrain est ondulé et le sol excellent. Il y a d'excellente eau et quantité de bois, presque tout peuplier.

De très-nombreux bas-fonds produisent du foin de qualité excellente. Presque chaque section en a un ou deux.

Township No. 14.—Offre de grands avantages au colon. Le sol presque partout est formé d'une couche profonde de terre végétale noire, très-riche, qui repose sur un sous-sol de marne.

Il y a en abondance du bois de clôture et de chauffage. Pour les constructions, on peut tirer de bon bois de peuplier et de chêne le long du bord de la petite rivière Blanche.

ONZIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

Township No. 2.—Prairie ondulée et terrain excellent. Sol : loam noir. Pas d'autre eau que celle de la surface.

Township No. 3.—Propre à la culture. Presque partout prairie ondulée; sol en général très-fertile. Il croît de bonne herbe et du foin dans presque toutes les sections. Dans la plupart des lieux bourbeux, on trouve de bonne eau en creusant.

Les colons peuvent s'approvisionner de bois dans les deux townships adjacents qui font partie du même bloc.

Township No. 4.—En très-grande partie boisé. Sur la ligne de base s'étend une zone de bois de peupliers et de chênes, longue de quatre milles environ et large d'un à trois milles. Le feu en a détruit des portions. Le chêne est de chétive qualité.

La surface du terrain est très-accidentée en divers endroits et ondulée en d'autres. Le sol est bon.

Township No. 5.—Les parties nord et est sont garnies de forêts de peupliers de bonne qualité. Le reste est une prairie buissonneuse, propre à la culture, hors la vallée de la rivière Pembina, où le terrain est en général de formation schisteuse feuilletée. Le lac du Cygne,

expansion de la Pembina, est situé dans le sud de ce township; c'est une étendue d'eau d'environ six milles de long et un mille de large, dont les bords, élevés d'une cinquantaine de pieds, sont formés de schiste feuilleté. Les sommets des collines sont le plus souvent sablonneux, et les terrains plats loam-sablonneux. Il y a plusieurs sources d'eau douce dans l'intérieur du township.

Township No. 6.—Renferme peu de terrain cultivable; on n'y voit guère que des buttes, des marais et des lacs alcalins. De jeunes peupliers et cerisiers de seconde crue poussent dans d'anciens abatis.

Un ruisseau traverse la partie sud-est du township.

Township No. 13.—Le sol en général est formé de loam sablonneux. Vers le sud, le terrain est trop bas et humide pour être de grande utilité, à moins qu'il ne fût drainé. Le pays est légèrement ondulé.

Ce township est bien pourvu de bois, et offre sur la rivière aux Pins de bons emplacements aux colons. On peut avoir de bonne eau en creusant à des profondeurs de 6 à 12 pieds. Le sous-sol contient du sable pur.

Township No. 14.—Est propre à la culture. Le sol y est excellent, et l'eau abondante et bonne. Les arbres, partout en grande quantité, forment des zones et des bosquets.

La petite rivière Blanche passe le long de la partie nord, tandis que sur la limite sud s'étend une chaîne de petits lacs, dont l'eau est bonne.

Township No. 15.—Est favorable à la culture, ayant un excellent terrain à foin. Il y a des endroits couverts de massifs de saules et de peupliers.

Township No. 16.—La partie nord n'est guère qu'une prairie;—la partie sud offre alternativement des bois de saules et de peupliers et des espaces découverts. Le sol est bon pour les cultures. La moitié environ de ce township est en marais, et, si elle était drainée, donnerait une vaste étendue de terrains à foin.

DOUZIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

Township No. 2.—Est une prairie ondulée, avec un bon sol. La rivière de Cristal petit courant d'eau encaissé et extrêmement limpide, traverse le township en se dirigeant vers le sud-est. Il y a de bon bois dans le nord, et aussi de place en place dans le ravin de la rivière.

Township No. 3.—Offre de grands avantages au colon; est en partie boisé, en partie découvert. Le sol y est fertile, l'eau abondante et excellente, le bois en grande quantité et de bonne qualité. On peut aussi y trouver du foin et de l'herbe en abondance.

La rivière Pembina et le ruisseau tributaire passent à travers ce township.

Township No. 4.—Partie prairies partie forêts. Est abondamment pourvu de bonne eau et de bois. Les surfaces boisées sont la plupart garnies de petits chênes et de peupliers. Sur les bords de la rivière Pembina, qui passe dans ce township, on voit de très-beaux ormes, de grandes dimensions.

La vallée immédiate de la rivière Pembina a de largeur un demi-mille à un mille, et possède un sol excellent.

Township No. 5.—Ce township est presque entièrement couvert de broussailles, croissant parmi des arbres renversés. Le sol, en général, est de bonne qualité, aux collines près, où il est schisteux. La plus grande partie des lacs sont peu profonds; quelques-uns même ne sont guère que des marais, qui se comblent rapidement et se transforment en terrains de plus en plus consistants. Il y a des peupliers propres aux constructions et aux clôtures. Les marécages portent presque tous de bon foin. La rivière aux Cyprès passe dans le nord-est du township.

Township No. 6.—Le nord-est est quant à la plus grande partie une bonne prairie ondulée; le reste est couvert de broussailles et d'arbres renversés. Dans les vallées, le sol est une belle terre noire, légèrement sablonneuse; sur les collines, il est sablonneux ou schisteux.

La rivière aux Cyprès coule à travers la partie sud-ouest de ce township. L'eau est de bonne qualité.

Township No. 13.—Le sol, en général très-bon, est de nature argilo-sablonneuse. La surface entière est couverte d'épais buissons, et, sur quelques points, de peupliers, mêlés à de petits arbres sans valeur.

On peut s'y procurer de l'eau en abondance, soit aux ruisseaux soit au moyen de puits. Le sud-ouest est bas et marécageux. Le township est traversé en divers sens de plusieurs bandes de bas terrains.

Township No. 14.—Est propre à la culture. Sol riche, presque partout sec et arable. La rivière Blanche le traverse de l'ouest à l'est. L'eau est d'excellente qualité.

Le bois propre aux constructions et aux clôtures y abonde.

Townships Nos. 15 et 16.—Sont à peu près partout favorables à la culture. Au centre du township 16, il y a une forêt épaisse de peupliers, et, dans le coin sud-ouest du township 15, de grandes superficies boisées.

TREIZIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

Township No. 2.—Prairie ondulée et bon sol. On ne trouve de l'eau que dans les marécages et les ravins, en pratiquant des puits. Il croît quelques arbres dans le nord et le nord-est.

Township No. 3.—La surface de son territoire est inégale et coupée, particulièrement dans le voisinage du lac du Rocher, qui se trouve à environ 300 pieds au-dessous du niveau de la prairie environnante. Le terrain, dans un rayon d'un demi-mille, descend en pente vers le lac et est tout bossué de buttes, séparées par des ravins. Au sud du lac, le sol est sablonneux dans les hauts terrains et loammeux dans les vallées. Au nord, il est le plus souvent formé de loam sablonneux. L'eau du lac est extrêmement profonde, et tout à fait douce et bonne.

La rivière Pembina sort du lac du Rocher vers l'est. Elle a environ une chaîne et cinquante chaînons de large, et environ quatre pieds de profondeur en été, avec un cours tertueux et lent. Il croît des chênes en grande quantité le long du rivage nord du lac, et des peupliers sur le rivage sud.

La partie nord du township est remplie de chênes et de peupliers en corps de forêts.

Township No. 4.—Est entrecoupé de renflements de terrain et de mares.

Dans la partie nord-est, le terrain est très-bas, et, le printemps comme l'automne, généralement inondé.

Le sol est composé d'un loam de couleur foncée, excepté sur le sommet des buttes, où il est graveleux.

Pas de rivières, mais beaucoup de lacs, la plupart imprégnés de sel au point qu'on ne peut faire usage de leurs eaux.

Il y a peu de gros arbres, mais les petits peupliers, les chênes rabougris et les saules y abondent, surtout autour du lac principal, dans le sud-ouest du township.

Ni pierres, ni indices d'autres minéraux.

Township No. 5.—La partie nord n'est qu'une succession de monticules, couverts de broussailles, de petits chênes et de peupliers. On rencontre des lacs alcalins dans les sections 33, 34, 25, 36, 29 et 31. La partie sud est formée de halliers et de prairies découvertes.

Deux ravins profonds, renfermant des fontaines dormantes de bonne eau, traversent le township.

Le sol est un peu graveleux sur les élévations, mais les terrains bas offrent un bon terroir de couleur noire.

Township No. 6.—Est une prairie ondulée; la partie sud est surtout très-onduleuse. La rivière des Cyprès passe dans le coin nord-est. Un grand ruisseau traverse le centre du township et court se jeter au nord dans un marécage, qui a 1200 acres de superficie. Une abondante source de bonne eau s'échappe de terre près de ce ruisseau, dans la section 29. Il y a quelques bons bois sur les bords de la rivière des Cyprès et du ruisseau dont il vient d'être parlé, ainsi que dans le coin sud-est du township.

Le sol est bon partout, excepté au sommet des collines, où il est très-graveleux.

Township No. 15.—Le sol, dans la plupart des lieux, est composé d'un loam sablonneux et léger.

Le terrain est généralement uni ; quelques élévations graveleuses toutefois s'y étendent dans la direction du nord-ouest.

Les sections 6, 7 et 18 renferment une quantité considérable de grands peupliers. Le bois, dans le reste du township, est susceptible d'être employé pour les clôtures et le chauffage.

La rivière Blanche traverse la section 6 ; elle fournit en abondance une eau excellente.

Township No. 16.—Le sol est en général de qualité inférieure, étant formé de loam sablonneux et léger. En plusieurs endroits du quart nord-ouest du township, le sol n'a pas plus de six pouces d'épaisseur, et le sous-sol est composé de gravier et de cailloux.

Le bois a très-peu de valeur, si ce n'est comme combustible ; mais on peut se procurer du bois à clôturer et à bâtir à la montagne Riding, distante d'une quinzaine de milles.

Township No. 17.—Sol : loam sablonneux léger. Le terrain, à l'exception de deux petites collines de gravier qui courent dans la direction nord-ouest, présente une surface plane. Les marais produisent de bon foin.

Township No. 18.—Renferme fort peu de bonnes terres arables. Hors des terrains marécageux, le sol est en général loam-sablonneux et léger.

Ce township, dont le territoire est plat et très-bas, est inondé par les eaux de la montagne Riding.

Près du tiers de son étendue est en marais ou terres à foin ; et, le printemps, plus de la moitié devient une plaine d'eau.

Les forêts y ont été détruites par les incendies, et on n'en peut plus tirer que du bois de chauffage.

QUATORZIÈME RANG OUEST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL.

Township No. 2.—La plus grande partie de ce township est une bonne prairie ondulée. Un ravin, profond d'une soixantaine de pieds, coupe la partie occidentale, et contient plusieurs mares d'eau qui ne dessèchent point.

Il y a quelques bons bouquets d'arbres dans le nord-est.

Township No. 3.—Le sol ici est un terroir de couleur noire, dans lequel le sable tend peut-être à dominer. Sur le haut des buttes, il devient graveleux.

Le chêne, l'orme, le peuplier et le tilleul abondent le long des bords du lac et dans la vallée de la rivière. Il y a aussi beaucoup de bois dans le sud du township.

La rivière Pembina, qui se décharge dans le lac, a un cours tortueux et lent. Elle a une largeur moyenne d'une chaîne et demie, et, en été, une profondeur d'environ quatre pieds.

Au nord des bois, sur la rivière Pembina, il y a une belle lisière de riche terrain à foin, s'étendant depuis les marais au bout du lac jusqu'à la limite ouest du township.

Township No. 4.—La surface de ce township est ondulée ou accidentée. Le sol, dans la plupart des lieux, est bon, étant une terre noire de nature loammeuse. Elle produit de bonne herbe.

Il n'y a pas de courants d'eau, mais seulement quelques petites mares ou sources qui sont douces.

Peu ou point de bois ; la plus grande partie du township est une prairie, avec çà et là un groupe de saules. Ni pierres, ni indices d'autres minéraux.

Township No. 5.—Terrain ondulé et raboteux. Les marécages à foin sont nombreux. Les eaux sont presque toutes alcalines, et le sol est graveleux. Au nord et au centre, il y a des collines couvertes de chênes et de peupliers vigoureux. Le sud est buissonneux.

Township No. 6.—Est en général composé de bonnes prairies ondulées. Environ un sixième de son territoire est un marécage impossible à dessécher, le reste est propre à la culture. On trouve une certaine quantité de bon bois dans la partie sud-ouest du township. Les bas terrains ont un sol composé de loam noir, et les terrains élevés un sol graveleux.

Township No. 15.—Est un excellent terrain arable, à l'exception de la partie située à l'est du Beau-Plateau (Plain Ridge) et des sections 6, 7 et 18, où le sol est composé d'un loam sablonneux et léger.

La rivière Blanche, et plusieurs ruisseaux qui traversent ce township dans la direction de l'est, offrent à profusion une eau excellente.

Les terrains marécageux, le long des courants d'eau, produisent un foin gros et vigoureux.

Des frênes, des chênes, des ormes et des érables de grandes dimensions garnissent les bords extrêmes de la rivière Blanche. Ces lisières, avec quelques bosquets de peupliers, constituent les seuls bois susceptibles de fournir des matériaux de construction.

Township No. 16.—Situé à l'ouest du Plateau, est un excellent terroir arable, et par sa proximité de la montagne Riding, où abondent les bois de clôture et de construction, est propre à devenir immédiatement un centre de colonisation.

Presque toute la surface en est couverte de saules et de petits peupliers, ravagés par l'incendie.

Township No. 17. — La moitié ouest contient d'excellents terrains cultivables, et est presque entièrement couverte de rosiers et de saules en corps de buissons et de petits peupliers. La moitié orientale est entrecoupée de tertres de graviers.

Le sol est un terroir sablonneux et léger.

Le bois qui y croît n'a aucune valeur, si ce n'est comme combustible.

Près du centre du township s'étale un grand marais, formé par les envahissements des eaux de deux gros ruisseaux qui coulent des montagnes Riding, vers l'est. Ces ruisseaux fournissent d'excellente eau en abondance.

En certains endroits, les terrains marécageux produisent de très-bon foin.

On peut se procurer du bois à bâtir à la distance d'environ deux mille.

Township No. 18.—Près d'un quart de ce township est formé de terrains marécageux ou à foin. Sol: loam sablonneux et léger. A part quelques élévations graveleuses dans la moitié ouest, le terrain est très-bas et horizontal. La moitié environ du township est inondée le printemps par les eaux de plusieurs ruisseaux qui descendent des montagnes Riding et la traversent.

Une partie considérable du marécage porte un gros foin.

Le bois, à l'exception de ce qui croît dans les sections 6, 7 et 18, a été détruit par les incendies.