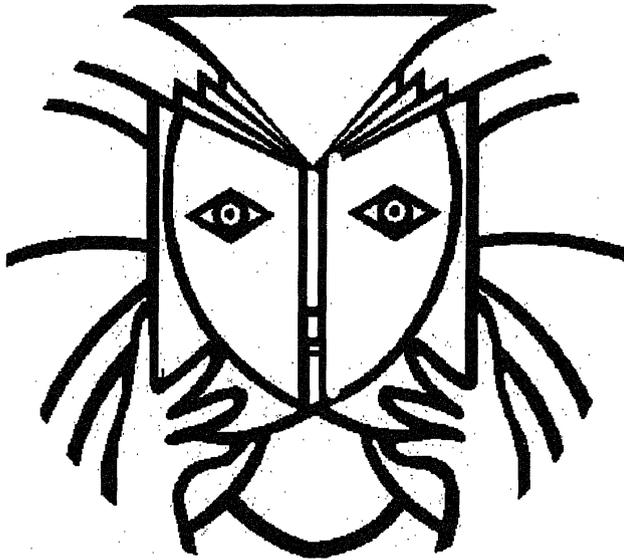




National Library
of Canada

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 2.

PREMIÈRE SESSION DU TROISIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION DE 1874.



VOLUME VII.

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

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. VII.—SESSION 1874.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

	No.		No.
Agriculture, Rapport du Ministère de l'.....	9	Malles, Rivière-du-Loup, etc	65
Allan, Ligne.....	47	Manitoba, Coupes de bois de.....	75
Amherst, Havre d'.....	62	Marine et Pêcheries.....	4
Assurances.....	24	Milice, Rapport sur la.....	7
Aliénés, Québec, Asile d'.....	39	Machines de moulin et de fabrique.....	18
Banques.....	13	Monteagle.....	31
Baptêmes, etc.....	11	Montréal, Commission du havre de.....	52
Blair, Benjamin.....	79	Mouchette, Emile.....	43
Bossé, Hon. Joseph Noël.....	56	Munro, M.....	27
Billets fédéraux et provinciaux.....	71	Naturalisation, Traités de.....	54
Budget.....	1	Nouveau-Brunswick, Loi scolaire du.....	40
Bibliothécaire, Rapport du.....	10	Nord-ouest, Troubles du.....	22
Comptes publics.....	1	“ Territ. du, —Traités avec les Sauv. du	70
Caserne, Chatham, Emplacement de.....	37	Offenses capitales.....	26
Colombie-Britannique, communic. trans-contin.	51	Pénitenciers, Rapport annuel sur les.....	42
“ Affaires des Sauv. de la.....	74	Perry, Stanislaus Francis.....	69
Chicoutimi et Saguenay.....	50	Portage, Ile du.....	38
Chine, Steamers trans-pacifiques de la.....	66	Port Burwell, Havre de.....	63
Cour d'Appel, P. Q.....	57	Port Stanley, Havre de.....	49
Cour des Elections.....	14	Postes, Rapport sur les.....	3
Chars de chemin de fer.....	60	Prince Alfred, Steamship.....	30
Commission royale.....	73	Police fédérale.....	19
Commerce et navigation.....	5	Percepteur de douane, Montréal.....	46
Districts électoraux.....	59	Revenu de l'Intérieur.....	6
Déshérences et confiscations.....	36	Retraite, Mises à la.....	16
Dépenses imprévues.....	20	Recensement.....	B
Exploration Géologique du Canada.....	12	Robertson, M.....	27
Farrer, E. J.....	77	Statistiques diverses.....	1
Freeman, Tente brevetée de.....	61	Service public, Nominat. à des emplois dans le.	29
Fonds consolidé, Dépenses du.....	23	Secrétaire d'Etat.....	8
Gouverneur-Général, Gardes à pied du.....	34	Sauvages, Six Nations.....	68
Havre de Montréal, Commission du.....	52	St. Laurent, Crues du.....	76
Halifax, Cité d'.....	64	St. Jean, N.-B.....	21
Ingonish, Havre d'.....	47	St. Pierre, Canal.....	33
Intercolonial, Chemin de fer.....	32	Statuts fédéraux.....	15
Ile du Prince-Edouard, Steamer.....	48	Sauvages, Ministère de l'Intérieur, Divis. des..	17
“ phares.....	67	Tempêtes, Stations signalant les.....	35
Jenkins, Edward.....	28	Travaux Publics, Rapport.....	2
Juges de la Cour Supérieure, N.-E., C.-B., etc.	45	Webb, John.....	78
“ Québec.....	72	Welland, Canal.....	53
Législation provinciale.....	25	Windsor et Annapolis, Ch. de fer de.....	55
Mécanismes importés.....	58	Yale et Kautonais, District de.....	4

LISIE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME B.

- B..... RECENSEMENT des provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, fait en avril 1871, vol. 2.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

- No. 1... COMPTES PUBLICS DU CANADA, pour l'année expirée le 30 juin 1873.
 BUDGET des sommes requises pour le service fédéral, pour l'année expirant le 30 juillet 1875.
 ——— SUPPLÉMENTAIRE, pour l'année expirant le 30 juin 1874.
 ——— do do do 1875.
 DIVERSES STATISTIQUES DU CANADA, pour les années 1869-70-71-72.

MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

- No. 2.. TRAVAUX PUBLICS :—Rapport général de ce ministère pour l'année expirée le 30 juin 1873
 No. 3.. MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1873.

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

- No. 4.. MARINE ET PÊCHERIES :—Sixième rapport annuel de ce ministère pour l'année expirée le 30 juin 1873.
 ——— Liste des documents pour le département, pour l'année expirée le 30 juin 1873.
 ——— Etat de la dépense de la maison de la Trinité, Québec.
 ——— do do do Montréal.
 ——— Etat des recettes et dépenses se rattachant à la police de rade de Québec et Montréal.
 ——— Etat de la dépense et des frais de perception se rattachant aux améliorations de havre.
 ——— Etat de la dépense pour construction de phares, phares flottants, sifflets d'alarmes, etc.
 ——— Etat de la dépense pour l'entretien des phares, phares flottants, sifflets d'alarme, etc.
 ——— Etat de la dépense et des recettes pour les marins malades, infirmes, naufragés et dans la détresse.
 ——— Etat des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides, Québec.
 ——— Etat des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides, Montréal.
 (Pas imprimé.)

MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

- No. 5.. COMMERCE ET NAVIGATION DU CANADA :—Tableaux de leur mouvement, pour l'année expirée le 30 juin 1873.

MATIÈRES DU VOLUME No. 5.

- No. 6.. REVENUS DE L'INTÉRIEUR :—Rapport, états et statistiques de ces revenus pour l'année expirée le 30 juin 1873.
- Premier rapport du commissaire du revenu de l'intérieur sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, pour janvier 1874.
- RECETTES DE CE REVENU :—Etat de ces recettes jusqu'au 21 avril 1874 ; aussi, Etat comparatif de ces recettes pour les premiers 20 jours d'avril des années 1873-1874, et des quantités de marchandises sujettes à l'accise en entrepôt le 1er et le 15 avril des années 1873 et 1874, et le 1er jour de juillet 1873.
- No. 7.. MILICE :—Rapport sur l'état de la, pour l'année 1873.
- No. 8.. SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU CANADA :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1873, et du 1er juillet 1873 au 31 décembre 1873.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

- No. 9.. AGRICULTURE :—Rapport de ce ministère pour l'année de calendrier 1873.
- Réponse à une adresse, demandant copie de tous les rapports faits par les commissaires de l'exposition de Vienne. (*Pas imprimée.*)
- Réponse supplémentaire à une adresse, demandant copie de tous les rapports faits par les commissaires à l'exposition de Vienne.
- No. 10.. BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du Bibliothécaire.
- No. 11.. BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etats y relatifs pour certains districts de la province de Québec. (*Pas imprimés.*)
- No. 12.. EXPLORATION GÉOLOGIQUE :—Rapport des Opérations, par R. G. Selwyn, directeur, M. S. G., pour 1872-73. (*Non réimprimé comme document de la session.*)
- No. 13.. BANQUES :—Listes des actionnaires de différentes banques du Canada, transmisses conformément à l'acte 34 Vic., chap. 3, sec. 12, (*Pas imprimées.*)
- No. 14.. COURS DES ÉLECTIONS :—Règles générales, division de Montréal,—Acte 36 Victoria, chap. 28, sec. 32.
- Règles générales de la Cour des Élections, division de Québec,—Acte 36 Victoria, chap. 28, sec. 32, et
- Règles générales de la Cour des Élections de la province de la Nouvelle-Ecosse,—Acte 36 Vic., chap. 28, sec. 32.
- Règles générales de la Cour des Élections de la province du Nouveau-Brunswick,—Acte 36 Vic., chap. 28, sec. 32.
- Correspondance relative à l'établissement d'une Cour des Élections dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
- Bref de prohibition, avec pétition y annexée, qui a été signifié à M. le juge Torrance, à M. le juge Beaudry, etc., comme juges de la Cour des Élections. (*Pas imprimé.*)
- No. 15.. STATUTS :—Rapport officiel de leur distribution. —36 Victoria, 1re session du 2me parlement, 1873—fait en vertu des dispositions de l'acte 31 Vic., chap. 1, sec. 14. (*Pas imprimé.*)
- No. 16.. RETRAITE, MISES A LA :—Etat des allocations et gratifications accordées en vertu de l'acte 33 Vic. chap. 4, avec indication des cas (depuis le dernier rapport) où il a été ajouté au nombre réel d'années de service, d'employés mis à la retraite. (*Pas imprimé.*)
- No. 17.. DIVISION DES SAUVAGES, MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1873.
- No. 18.. MACHINE DE FABRIQUE ET DE MOULIN :—Réponse à une adresse, demandant un état de ces machines importées en Canada, et des droits qu'elles ont payés depuis 1867.
- No. 19.. POLICE FÉDÉRALE :—Etat (en vertu de l'acte 31 Vic., chap. 73, sec. 6) du nombre moyen d'hommes employés dans cette police pendant chaque mois de l'année 1872-73; de leur solde et frais de route. (*Pas imprimé.*)

- No. 20.. DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des sommes payées et portées à ce compte (en vertu d'arrêtés du conseil) depuis le 1er juillet 1873 jusqu'à date, en vertu de l'acte 36 Vic., chap. 26. (*Pas imprimé.*)
- No. 21.. ST. JEAN N.-B. :—Etat comparatif de la quantité et valeur des principaux articles de marchandises importées et entrées pour la consommation, et des droits perçus sur ces marchandises, au port de St. Jean, en mars 1873 et en mars 1874. (*Pas imprimé.*)
- Réponse à une adresse—Etat comparatif des droits perçus sur les importations, au port de St. Jean, N.-B., pour les premiers 15 jours d'avril des années 1873 et 1874. (*Pas imprimé.*)
- No. 22.. NORD-OUEST, TROUBLES DU :—Réponse à une adresse demandant toutes les dépêches entre le gouvernement, le Lieutenant-Gouverneur de Manitoba et le magistrat de police de cette province, au sujet des meurtres que l'on prétend avoir été commis par des citoyens américains dans ces territoires, etc.
- Réponse et réponse supplémentaire à une adresse demandant copie de la proclamation en date du 6 décembre 1869 au sujet des troubles du Nord-Ouest en 1869 et 1870, et de toute correspondance entre le gouvernement fédéral, et ceux de Manitoba et de l'Angleterre. (*Pas imprimée.*)
- No. 23.. FONDS CONSOLIDÉ, DÉPENSE DU :—Etat comparatif pour les neuf mois expirés le 31 mars 1873-74.
- No. 24.. ASSURANCES :—Etats transmis par diverses compagnies en conformité de l'acte 31 Vic. chap. 48, sec. 14.
- Rapport annuel de la compagnie d'assurance mutuelle du Castor et de Toronto, contre l'incendie, pour l'année 1873, avec une liste de ses actionnaires, le 31 décembre 1873. (*Pas imprimée.*)
- Etat des recettes et dépenses de l'assurance mutuelle du Canada sur la vie, pour l'année expirée le 31 décembre 1873. (*Pas imprimé.*)
- No. 25.. LÉGISLATION PROVINCIALE :—Réponse à une adresse demandant les arrêtés du conseil et la correspondance entre les gouvernements impérial et canadien et entre ce dernier et ceux des provinces, depuis mars 1873, y compris toute instruction à Son Excellence sur le même sujet.
- No. 26.. OFFENSES CAPITALES :—Réponse à une adresse demandant un état de ces offenses depuis le 1er juillet 1867, y compris les acquittements, condamnations, commutations de peine et pardons.
- No. 27.. MUNRO M. :—Réponse à une adresse demandant les rapports et autres documents relatifs à sa démission comme maître de poste de Lanark ; et à la démission de M. Robertson du même emploi. (*Pas imprimé.*)
- No. 28.. JENKINS EDWARD :—Réponse à une adresse, demandant les arrêtés du conseil relatifs à sa nomination comme agent de l'immigration à Londres, avec copie de sa commission et de ses instructions. (*Pas imprimé.*)
- No. 29.. SERVICE PUBLIC :—Réponse à une adresse demandant un état des nominations à des emplois dans ce service, etc., à l'Île du Prince-Edouard, et toutes les pétitions et documents y relatifs, depuis le 1er juillet dernier.
- Réponse à une adresse demandant un état du nombre de personnes nommées à des emplois entre le 1er janvier et le 7 novembre 1873, avec indication du nom et du domicile des titulaires, etc.
- Réponse à une adresse, demandant un état des nominations faites depuis le 1er novembre dernier, à des emplois dans le service intérieur des Postes, etc.
- Réponse à une adresse, demandant un état de toutes les nominations faites depuis le 1er août jusqu'au 26 mars de cette année, aussi, les arrêtés du conseil recommandant ces nominations et des augmentations de salaire, etc.
- Réponse à une adresse, demandant un état de tous les officiers des douanes de la Nouvelle-Ecosse qui, depuis le 1er juillet dernier, ont reçu une augmentation de salaire en vertu de l'acte 36 Vic. c. 31.

- SERVICE PUBLIC :—Réponse à une adresse, demandant les arrêtés du conseil, etc., accordant une augmentation de salaire aux employés, entre le 1er janvier et le 7 novembre 1873, etc.
- Réponse à une adresse, demandant un état de toutes les nominations faites depuis le 1er janvier à la douane de Montréal, avec le nom des titulaires et l'indication de leur occupation antérieure, de leur salaire, etc.
- No. 30.. PRINCE ALFRED, STEAMSHIP :—Réponse à une adresse, demandant le mémoire de la Chambre de Commerce de Victoria, C.-B., concernant l'annulation du service postal avec les propriétaires de ce steamer et le contrat passé avec M.M. Malcolm, Hudon et Cie., dont les steamers doivent arrêter deux fois par mois à Esquimaux dans leur voyage de San Francisco à la Chine et au Japon, et vice versa. (*Pas imprimé.*)
- No. 31.. MONTEAGLE :—Réponse à une adresse demandant la correspondance relative à l'établissement d'un bureau de poste à Monteagle Valley sous le nom de Grenview, et à l'établissement d'un bureau de poste dans le township de Dunganon, sous le nom de Brunson, tous deux dans la division nord du comté d'Hastings. (*Pas imprimée.*)
- No. 32.. INTERCOLONIAL, CHEMIN DE FER :—Réponse à une adresse demandant un rapport sur le progrès des travaux de la section 13, avec mention du prix du premier contrat, du bonus (s'il en est) payé à l'entrepreneur, du montant (s'il en est) payé de trop, du montant nécessaire pour remplir le contrat, et de l'état actuel des travaux sur cette section.
- Etat de la somme dépensée pour le pilier sud-est du pont de l'Intercolonial sur la rivière Tintamare indiquant si oui ou non des soumissions ont été demandées pour ces travaux. (*Pas imprimé.*)
- Etat des réclamations pendantes à l'égard des sections 4 et 7 de l'Intercolonial, et au sujet desquelles l'ingénieur civil C. Schreiber a fait rapport; aussi, état de la somme payée à compte de ces réclamations par les commissaires, etc. (*Pas imprimé.*)
- Réponse à une adresse, demandant la correspondance, les rapports de la commission, les arrêtés du conseil, les comptes et documents relatifs aux réclamations concernant les contrats des sections de 1 à 7, inclusivement, et un état de tous les paiements faits à compte en vertu d'une résolutions passée par cette chambre en 1873, etc. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse demandant les documents et la correspondance relatifs à la construction de la section No. 12 et aux réclamations des entrepreneurs et autres. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse, demandant un état du prix de revient des ponts de l'Intercolonial, indiquant la différence entre le prix des traverses de bois et celles de fer; et la correspondance et les rapports des commissaires, ingénieurs et autres, soumis au gouvernement, et tous les arrêtés du conseil à ce sujet. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse, demandant une liste de toutes les réclamations faites contre les entrepreneurs des sections 8, 13, 14, 17, 18 et 19 de l'Intercolonial; le nom de chaque réclamant, le chiffre de l'indemnité demandée par lui, et le nom de l'entrepreneur contre lequel cette réclamation est faite, et copie des affidavits se plaignant de fraudes commises dans l'exécution des contrats de ces sections. (*Pas imprimée.*)
- No. 33.. ST. PIERRE, CANAL :—Réponse à une adresse demandant les rapports, plans et devis relatifs à l'agrandissement projeté de ce canal. (*Pas imprimée.*)
- No. 34.. GOUVERNEUR-GÉNÉRAL, GARDES A PIED :—Réponse à une adresse demandant la correspondance qui a donné lieu à l'émission de l'ordre général de milice en date du 8 juin 1872, accordant à ces gardes, dans la milice canadienne, la même préséance qu'ont les gardes du corps dans l'armée impériale.
- No. 35.. TEMPÊTES, STATIONS SIGNALANT LES :—Rapport des différentes stations de la Nouvelle-Ecosse, indiquant combien de fois le signal a été reçu avant ou après l'arrivée de la tempête, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 36.. DESHÉRENCES ET CONFISCATIONS :—Réponse à une adresse demandant copie d'un acte passé par la législature d'Ontario à sa dernière session, intitulé: *An Act to amend the law respecting escheats and forfeitures*, avec tous les arrêtés du conseil et la correspondance relatifs au dit acte.

- No. 37.. CASERNE A CHATHAM, EMBLACEMENT DE LA :—Réponse à une adresse demandant la correspondance, etc., relatifs à la disposition ou occupation de cette propriété du gouvernement dans la ville de Chatham, et connue sous le nom de terrain de caserne. (*Pas imprimée.*)
- No. 38.. PORTAGE, ILE DU :—Réponse à une adresse, demandant la correspondance entre le gouvernement du Canada et le gouvernement impérial, relative au transport de cette Ile au gouvernement canadien. (*Pas imprimée.*)
- No. 39.. ASILE D'ALIÉNÉS, QUÉBEC :—Réponse à une adresse, demandant la correspondance entre les gouvernements fédéral et de Québec au sujet du transfert de certaines propriétés situées à Chambly, St. Jean ou ailleurs; pour l'établissement d'un asile d'aliénés pour la province de Québec. (*Pas imprimée.*)
- No. 40.. NOUVEAU-BRUNSWICK, LOI SCOLAIRE DU :—Réponse à une adresse, demandant la correspondance au sujet de la somme votée dans la 1re session de 1873, pour faire face aux frais d'appel au conseil privé de Sa Majesté, à l'égard de la constitutionnalité de la loi scolaire de cette province, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 41.. INGONISH, HAVRE D' :—Réponse à une adresse, demandant un état du nombre des habitants et de la somme des importations au havre d'Ingonish Sud, Cap Breton, etc. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse, demandant le compte de la dépense, la correspondance et les rapports d'ingénieurs relatifs à l'amélioration de ce havre. (*Pas imprimée.*)
- No. 42.. PÉNITENCIERS :—Sixième rapport annuel de leurs directeurs, pour 1873.
- No. 43.. MOUCHETTE, EMILE :—Réponse à une adresse demandant les lettres ou autres documents relatifs à sa nomination et démission comme gardien du bureau de poste intermédiaire à Acadiaville, Arrichot Ouest, comté de Richmond, N.-E., et la correspondance relative à la nomination de son successeur. (*Pas imprimée.*)
- No. 44.. YALE KOUTERNAIS, DISTRICT DE :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre le gouvernement fédéral et l'officier-rapporteur de ce district, et entre le gouvernement local ou toutes autres personnes et le gouvernement fédéral au sujet de la dernière élection de district de la Colombie-Britannique.
- No. 45.. JUGES DES COURS SUPÉRIEURES DE LA N.-E., DU N.-B. ET DE LA C.-B :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre le gouvernement canadien et ces juges touchant l'inégalité de leurs traitements, etc.
- No. 46.. PERCEPTEUR DE DOUANE, MONTRÉAL :—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse, demandant copie de toutes communications à l'adresse du ministre des Douanes, se plaignant de la conduite du percepteur, et de toutes correspondance y relative, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 47.. STEAMERS DE LA LIGNE ALLAN :—Réponse à une adresse demandant un état indiquant la date du départ de chacun de ces steamers pour leur voyages de Liverpool, aller et retour, et la date de leur arrivée à ce port et à ceux d'Halifax, Québec et Portland, en 1873, et pour le premier trimestre de 1874, etc. (*Pas imprimée.*)
- Copie de tout contrat passé avec le maître-général des Postes et les propriétaires des steamers de la ligne fédérale, pour le transport des malles entre Liverpool et les ports canadiens ou Portland. (*Pas imprimée.*)
- No. 48.. ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, STEAMER D'HIVER :—Réponse à une adresse, demandant copie de l'annonce demandant des soumissions pour ce service, et des soumissions reçues. (*Pas imprimée.*)
- No. 49.. PORT STANLEY, HAVRE DE :—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse demandant copie de tous les documents relatifs à ce port, que possède le gouvernement, autres que ceux produits durant la dernière session. (*Pas imprimée.*)
- No. 50.. CHICOUTIMI ET SAGUENAY :—Réponse à une adresse, demandant un état du nombre de pièces de bois, etc., exportées chaque année, depuis avril 1873, de ces comtés, avec indication des espèces de bois et des localités d'où il a été expédié, etc.
- No. 51.. COLOMBIE-BRITANNIQUE, COMMUNICATION TRANSCONTINENTALE :—Réponse à une adresse, demandant copie de toutes les instructions données à l'effet de s'enquérir de la possibilité d'établir par terre et par eau une voie de communication avec cette province, et de tous rapports reçus à ce sujet, etc.

- No. 52. COMMISSAIRES DU HAVRE, MONTRÉAL :—Réponse à une adresse, correspondance entre le gouvernement et les commissaires du havre de Montréal ; avec lettres destituant M.M. Delisle, Workman et Hudon, membres de la dite commission ; aussi toutes lettres et télégrammes à ce sujet échangés entre les Hons. M.M. Mackenzie, Dorion et l'Hon. John Young, l'un des commissaires du havre de Montréal. (*Pas imprimée.*)
- No. 53. CANAL WELLAND :—Réponse à une adresse, correspondance (s'il y en a.) entre le gouvernement et les ingénieurs employés sur le canal Welland, durant les deux dernières années, au sujet du montant des dommages subis par les propriétaires de terrains le long de la Grande Rivière, dans les comtés de Haldimand et Monck ; aussi copies de tous rapports (s'il y en a), sur l'évaluation et le paiement de ces dommages. (*Pas imprimée.*)
- No. 54. TRAITÉS DE NATURALISATION :—Message communiquant copie d'une dépêche du Secrétaire d'Etat au département des Colonies, datée du 3 septembre, 1873, en réponse à une adresse à Sa Majesté, au sujet des traités de naturalisation.
- No. 55. CHEMIN DE FER DE WINDSOR ET ANNAPOLIS :—Réponse à une adresse, minute du conseil autorisant la récente augmentation de tarif sur le chemin de fer de Windsor et Annapolis ; communications entre le gouvernement, la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis, le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, ou tout particulier à ce sujet ; aussi un état des tarifs sur les diverses lignes de chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, savoir : le chemin de fer de Windsor et Annapolis, le chemin de fer Intercolonial et la ligne entre Windsor et Halifax. (*Pas imprimée.*)
- No. 56. BOSSÉ, HON. JOSEPH NOËL :—Réponse à une adresse, copies de tous comptes transmis au gouvernement fédéral par l'Hon. Joseph Noël Bossé, pour frais de voyage, etc., lorsqu'il a présidé les cours criminelle, supérieure ou de circuit, avec un état détaillé des sommes payées. (*Pas imprimée.*)
- No. 57. COUR D'APPEL :—Réponse à une adresse, correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec relativement à la réorganisation de la cour d'appel dans la province de Québec, depuis le 1er janvier, 1871. (*Pas imprimée.*)
- No. 58. MACHINES IMPORTÉES :—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse indiquant la quantité et les différentes espèces de machines admises en Canada franches de droits, en vertu de l'ordre en conseil admettant franches de droits les machines fabriquées en dehors du Canada. (*Pas imprimées.*)
- No. 59. DISTRICTS ÉLECTORAUX :—Réponse à une adresse, état dressé d'après les registres de votation pour la présente Chambre des Communes, indiquant le nombre des votes inscrits pour chaque candidat dans les différents districts électoraux, lors des dernières élections générales, etc.
- Réponse à une adresse, état de toutes les sommes payées pour frais d'élection à la présente chambre, dans les différents districts électoraux du Canada.
- No. 60. CHARS DE CHEMINS DE FER :—Réponse à une adresse indiquant le nombre de chars de chemins de fer importés des Etats-Unis par les compagnies canadiennes de chemins de fer, depuis le 1er janvier 1873 ; aussi la valeur de ces chars et les droits payés.
- No. 61. TENTE BREVETÉE DE FREEMAN :—Réponse à une adresse, correspondance relative à la tente brevetée de Freeman, (pour laquelle le gouvernement fédéral a acheté le droit de fabriquer. (*Pas imprimée.*)
- No. 62. HAVRE D'AMHERST :—Réponse à une adresse, rapports et plans concernant le Havre d'Amherst et le Havre-aux-Maisons. (*Pas imprimée.*)
- No. 63. HAVRE DE PORT BURWELL :—Réponse à une adresse, correspondance entre le gouvernement et la compagnie du havre de Port Burwell relativement à la question de faire de ce port un havre de refuge, avec les représentations des armateurs, etc., à ce sujet. (*Pas imprimée.*)
- No. 64. CITÉ DE HALIFAX :—Réponse à une adresse, rapports du ministère des travaux publics, ordres en conseil, et correspondance avec le gouvernement impérial ou autres parties, au sujet du prolongement du chemin de fer jusque dans la cité de Halifax. (*Pas imprimée.*)
- No. 65. MALLÉS, RIVIÈRE-DU-LOUP, ETC :—Réponse à une adresse demandant :
 1o. Avis demandant des soumissions pour le transport des mallés entre la Rivière-du-Loup, province de Québec, et Edmonston, province du Nouveau-Brunswick, pour les quatre années commençant le 1er avril ou le 1er mai, 1868 ;
 2o. Soumissions reçues pour le transport des mallés ;
 3o. Correspondance entre le Maître-Général des Postes, etc., et les soumissions, etc.,
 4o. Correspondance relative à la continuation du dit contrat après la période pour laquelle il avait été adjugé en 1868, avec copies du contrat. (*Pas imprimée.*)

- No. 66.. COMPAGNIE DES VAPEURS TRANS-PACIFIQUES :—Réponse à une adresse, mémoire de la Chambre de Commerce, Victoria, C. B., relativement à l'offre d'une subvention, ou autres avantages offerts à la compagnie des vapeurs trans-pacifiques qui font le trajet entre San Francisco, la Chine et le Japon, afin que ces vapeurs touchent à Esquimalt, Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)
- No. 67.. PHARES DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD :—Réponse à une adresse, documents et minutes du conseils, relatifs à la construction de phares sur l'Île du Prince-Édouard, depuis le 1er juillet dernier.
- No. 68.. SAUVAGES DES SIX NATIONS :—Réponse à une adresse indiquant toutes réclamations qui ont été faites par les autorités de la ville de Brantford pour aucune partie du lot situé près l'institution Mohawk, et actuellement possédée en fidéicommiss par la compagnie de la Nouvelle-Angleterre pour les Sauvages de Six Nations, à la Grande-Rivière, Ontario ; aussi copie des instructions, s'il y en a, données à M. Gilkison relativement au dit lot, et copie de tout rapport de ce surintendant, accompagnées de la décision du gouvernement.
- No. 69.. PERRY, STANISLAUS FRANÇOIS :—Réponse à une adresse, dépêches de l'administration du gouvernement de la province de l'Île du Prince-Édouard à Son Excellence au sujet de la résignation du siège de Stanislaus Francis Perry, orateur et l'un des membres de la chambre d'assemblée de l'Île du Prince-Édouard, avec toutes opinions légales et documents relatifs à cette résignation. (*Pas imprimée.*)
- No. 70.. TRAITÉ AVEC LES SAUVAGES, TERRITOIRES DU N. O. :—Réponse à une adresse, copies de tous actes passés et de toutes nominations faites par le conseil pour les Territoires du Nord-Ouest ; avec toutes recommandations faites par le dit conseil au gouvernement fédéral, relativement aux traités avec les Sauvages et autres questions relatives aux Sauvages dans les territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)
- No. 71.. BONS FÉDÉRAUX ET PROVINCIAUX :—Réponse à une adresse, indiquant le montant des bons fédéraux et provinciaux émis le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, depuis 1868, avec le montant de ces bons tenu en réserve, à chaque période, par les banques ayant charte, et le montant de numéraire en caisse chez le Receveur-Général à chaque période, etc.
- No. 72.. JUGE DE LA COUR SUPÉRIEURE, QUÉBEC :—Réponse (partielle) à une adresse, copies de tous comptes, etc., transmis (depuis le 1er juillet, 1867,) au gouvernement fédéral par chacun des juges de la Cour Supérieure pour la province de Québec, pour frais de voyage et d'hôtel dans toute localité autre que celle où le juge à ordre de résider, etc. ; avec un état des sommes payées d'après ces comptes.
- No. 73.. COMMISSION ROYALE :—Réponse à une adresse, état de toutes dépenses relatives à l'émission de la commission royale chargée d'examiner les accusations portées par l'Hon. L. S. Huntington contre la dernière administration, —indiquant les sommes payées et les noms des personnes qui les ont reçus.
- No. 74.. COLOMBIE-BRITANNIQUE, AFFAIRES DES SAUVAGES :—Réponse à une adresse, rapport du surintendant des affaires des Sauvages de la Colombie-Britannique, pour 1873, avec tous papiers relatifs aux affaires des Sauvages de la dite province en 1873 ; aussi un rapport indiquant qui a recommandé la nomination de M. Lenahan au poste de commissaire-adjoint des affaires des Sauvages dans la dite province, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 75.. LIMITES DE BOIS, MANITOBA :—Réponse à une adresse, état de toutes locations et ventes de limites de bois dans la province de Manitoba et le Nord-Ouest ; dates de locations ou ventes, conditions et noms des locataires ou acheteurs. (*Pas imprimée.*)
- No. 76.. INONDATIONS DU PRINTEMPS, FLEUVE ST. LAURENT :—Réponse à une adresse, rapport des commissaires nommés pour s'enquérir des causes des fortes inondations du printemps sur le fleuve St. Laurent, entre Québec et Montréal.
- No. 77.. FARRER, E. J. :—Correspondance entre le gouvernement et E. J. Farrer, l'un des rédacteurs du *Mail*, de Toronto, et aujourd'hui agent d'immigration en Irlande ; avec copie des instructions données au dit Farrer lors de son départ pour l'Irlande, et un état indiquant le salaire qu'il reçoit. (*Pas imprimée.*)
- No. 78.. WEBB, JOHN :—Réponse à une adresse, correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province de Québec, avec rapports, etc., au sujet de l'offre faite par M. John Webb, du Cap Santé, fabricant, pour l'achat d'une pointe de terre, afin d'y établir des manufactures. (*Pas imprimée.*)
- No. 79.. BLAIR, BENJAMIN :—Réponse à une adresse, contrat passé avec Benjamin Blair pour le transport des malles entre Granville et Wallace, comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse, en septembre, 1873, et subséquemment annulé par le maître-général des Postes. (*Pas imprimée.*)

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE AU 30 JUIN

1873.

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ACTE TRENTE-ET-UN VICTORIA
CHAPITRE DOUZE, SECTION DIX-NEUF;

.....
IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.
.....



OTTAWA.

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

1874

TABLE DES MATIERES

	PAGE
INTRODUCTION	1
TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.....	1
CANAUX	2
NAVIGATION DU ST. LAURENT ET DES LACS :—	
Observations et description	2
Etudes pour l'agrandissement des canaux.....	2
Canal Lachine.....	3
Rivière St. Pierre.....	5
Canal Beauharnois	5
Canal de Cornwall.....	9
Canaux de Williamsburgh { Canal de la Pointe Farran	6
{ Canal du Rapide Plat	7
{ Canal des Galops	7
Canal Welland	8
Constructions nouvelles.....	9
Canal de la Baie de Burlington.....	10
Service des remorqueurs entre Montréal et Kingston par le St. Laurent.....	11
LIGNE DE MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON :—	
Observations et descriptions.....	12
Tableau des distances.....	12
Ecluse Ste. Anne	13
Canal de Carillon	13
Canal de la Chute à Blondeau.....	14
Canal de Grenville.....	15
Rapides de la Culbute	15
Canal Rideau.....	16
Tableau des distances.....	17
Sources d'alimentation	18
Considérations sur l'approvisionnement d'eau.....	19
Tableau des dimensions des écluses entre Montréal et Kingston.....	20
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN :—	
Observations et descriptions.....	20
Tableau des distances.....	20
Écluses et digue de St. Ours	20
Canal Chambly.....	21
Tableau indiquant les dim. des plus petites écluses, riv. Richelieu et lac Champlain	22
Canal St. Pierre.....	22
Canal de la Baie Verte.....	23
TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES :—	
Rivières canadiennes :—	23
Fleuve St. Laurent.....	23
Rivière Ste Croix, N. B.	23
Rivière St. Jean	23

Rivière Thames, Ontario.....	24
Protection des rivières navigables.....	24
Rapport de la commission.....	24
Loi à ce sujet.....	24
HAVRES, JETÉES ET PHARES :—	
HAVRES DE REFUGE (ONTARIO) :—	
Port Dover.....	25
Ile Chantry.....	25
Goderich.....	25
Rondeau.....	25
Havre de Kincardine.....	25
Presqu'île.....	26
ÉTUDE DES HAVRES.....	26
HAVRES DE REFUGE (QUÉBEC) :	
Les Eboulements.....	27
Malbaie.....	27
Berthier (en bas).....	26
L'Islet.....	26
Rivière Ouelle.....	26
Rivière du Loup (en bas).....	26
Rimouski.....	26
Débarcadère du Côtéau.....	27
QUAIS ET HAVRES DES PROVINCES MARITIMES :	
NOUVEAU-BRUNSWICK :	
Quaco.....	27
Richiboucto.....	27
Anse au Hareng.....	27
NOUVELLE-ÉCOSSE :	
Brooklyn.....	27
Yarmouth.....	27
Ile Little.....	27
Port William.....	28
Margaretville.....	28
Pointe au Chêne.....	2
Meteghan.....	28
Ile du Grand Tancook.....	28
ILES DE LA MADELEINE.....	28
Ile Amherst.....	28
GLISSOIRES ET ESTACADES.....	29
Observations générales.....	29
RIVIÈRE SAGUENAY.	
RIVIÈRE ST. MAURICE.....	
Stations de glissoires et distances des Trois-Rivières.....	29
Rivière Vermillon.....	29
Station de glissoires et distances des Trois-Rivières.....	29
Inondation du mois de mai.....	30

Estacades à l'embouchure.....	30
Digue des Grandes Piles.....	30
Shawenigan.....	30
Grand' Mère.....	30
La Tuque.....	30
Chute aux Iroquois.....	30
DISTRICT D'OTTAWA :—	
Observations générales.....	31
Tableau des distance par l'Outaouais, à partir de l'écluse de Ste. Anne.....	31
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS ET SES AFFLUENTS :—	
Liste des stations de glissoires et d'estacade.....	32
Rivière des Prairies.....	33
Rivière Gatineau.....	33
Rivière Madawaska.....	34
Rivière Coulonge.....	34
Rivière Noire.....	34
Rivière Pétéwawa.....	35
Rivière du Moine.....	36
RIVIÈRE TRENT, DISTRICT DE NEWCASTLE :—	
Descriptions et distances.....	36
Stations et distances.....	37
Rapides de Chisholm.....	37
Chute de Ranney.....	37
Campbelford.....	37
Chute du Milieu.....	37
Chute Heeley.....	37
Hastings.....	37
Rapides de Whitlas.....	37
Petit Lac.....	38
Buckhorn.....	38
Bobcaygeon.....	38
Lindsay.....	38
CHEMINS ET PONTS :—	
Chemin de Métapédiac.....	38
Chemin de Témiscouata.....	38
Chemin de Huntingdon et Port Louis.....	38
Pont suspendu Union à Ottawa.....	39
EDIFICES PUBLICS :—	
PROVINCE D'ONTARIO :—	
OTTAWA—Edifices du Parlement.....	39
Bibliothèque.....	39
Edifices des ministères.....	39
Terrains publics.....	39
Bureau de poste, Ottawa.....	39
Rideau Hall.....	39
LONDON—Bureau de la douane.....	40
Bureau de poste.....	40
HAMILTON—Bureau de poste.....	40
Bureau de douane.....	40
TORONTO—Bureau de poste.....	40

Nouveau bureau de douane.....	46
Station des immigrants.....	49
Edifices pour les succursales des ministères.....	40
KINGSTON.—Bureau de douane.....	40
Bureau de poste.....	40
PROVINCE DE QUÉBEC :—	
MONTRÉAL.—Nouveau bureau de poste.....	41
Douane.....	41
Station des immigrants.....	41
QUÉBEC.—Nouveau bureau de poste.....	41
Douane.....	41
Observatoire.....	41
Hôpital de la marine.....	41
Citadelle.....	41
Bureau des mesureurs de bois.....	41
Station des immigrants, Pointe Lévis.....	41
Station de la Quarantaine, Grosse Ile.....	41
TROIS-RIVIÈRES.—Douane.....	42
SHERBROOKE.—Station des immigrants.....	42
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—	
ST. JEAN.—Bureau de poste.....	42
Douane.....	42
Banque d'épargne.....	42
Station de la Quarantaine, Ile aux Perdrix.....	42
CHATHAM.—Douane.....	42
NEWCASTLE.—Douane.....	42
MIRAMICHI.—Station de la Quarantaine.....	42
ST. ANDRÉ.—Hôpital de la marine.....	43
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE :—	
HALIFAX.—Edifices fédéraux.....	43
Station de la Quarantaine, Ile Lawlor.....	43
PICTOU.—Douane.....	43
PROVINCE DE MANITOBA :—	
FORT GARRY.—Bureau de poste.....	43
Pénitencier.....	43
PEMBINA.—Douane.....	43
PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE :—	
VICTORIA.—Bureau de poste.....	44
Douane.....	44
Pénitencier.....	44
TERRAINS ET BAUX.....	44
ARBITRAGES.....	44
CHEMINS DE FER :—	
CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—	
Section Est.....	44
Section Ouest.....	45

Distances	45
Accidents	46
Rccettes	46
Dépenses.....	46
Remarques générales.....	46

LIGNE DE COMMUNICATION AVEC LE NORD-OUEST:—

Ligne de communication avec la province de Manitoba.....	48
Deux routes aux États-Unis.....	48
Distances	48
Route canadienne	49
Distances	49
Stations et distances de la route canadienne.....	49
Rapport du capitaine Palliser au parlement impérial sur la région du nord	50
Route du Prince Arthur commencée.....	51
Route du Fort-Garry commencée.....	50
Expédition envoyée à Manitoba sous le commandement du Colonel Woiseley.....	50
Faillite des entrepreneurs des vapeurs	51
Barges.....	51
Distance de la Chaudière à l'angle Nord-Ouest.....	51
Améliorations sur les routes du Prince Arthur et de Fort-Garry	51
Seconde expédition envoyée à Manitoba, 1871	51
Continuation des travaux, 1872-73	51
Améliorations de la rivière Maligne	51
Stations pour les émigrants	81
Quai—Prince Arthur	51
Remorqueurs construits à Collingwood	51
Prix de transport, du débarcadère du Prince Arthur à Fort-Garry	51
Considérations sur la route canadienne	51
Nombre de voyageurs par cette route	52
Dépenses pour l'année fiscale.....	52

EXPLORATION DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE:—

Commencement de l'exploration.....	53
Etendue du territoire.....	53
Rapport du capitaine Palliser	53
Difficultés énormes du tracé.....	53
Comment surmonter ces difficultés.....	53
Côté nord du lac Supérieur.....	53
Explorations au nord du lac.....	54
Ligne entre la rivière Népigon et le lac des Bois.....	54
Point de départ du chemin de fer	54
Route du lac Nipissing à la Rivière Rouge.....	54
Distances jusqu'à la Rivière Rouge, à partir du terminus Est.....	54
Comparaison des distances par la route canadienne et par les autres routes du Grand Ouest.....	54
Exploration de la section Ouest.....	54
Passé de la Tête-Jaune et Saskatchewan Nord	54
Lignes à travers les montagnes jusqu'à la côte.....	55
EXPLORATIONS :—	
Détroit de Howe	55
Lac aux Orignaux.....	55
Cache de la Tête-Jaune.....	55

Opérations projetées sur l'Île Vancouver.....	55
“ “ sur la Rivière-Rouge et le Lac Supérieur.....	55
Reconnaissance faite par M. Fleming.....	55

TELEGRAPHE DE LA COLOMBIE ANGLAISE:—

Stations télégraphiques et distances.....	56
Compagnie de télégraphe Union de l'Ouest.....	56
Télégraphe jusqu'à la Kispiox.....	56
Lignes télégraphiques et date de construction.....	57
Lignes télégraphiques transférées au gouvernement fédéral.....	57
Réparations et renouvellements depuis lors.....	57
Difficultés de l'exploitation.....	57
Obstructions.....	57

ERRATUM.

—
ANNEXE.

Page 181 lisez "Canal de la Baie de Burlington, ouvert le 12 avril,"

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

A Son Excellence le Très-Honorable Sir Frédéric 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 Saint Patrice et Chevalier Commandeur du Très-Honorable Ordre du Bain, Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics pour année fiscale expirée au 30 juin 1873. Ce devoir est imposé au ministre par la 19^{me} section du 12^{me} chapitre, 31 Victoria.

Le rapport contient un relevé des opérations et un état des dépenses générales de ce bureau, et des frais d'entretien des diverses constructions publiques pendant l'année fiscale susmentionnée.

L'annexe No. 1, pages 4-6, contient le détail des dépenses. Il est suivi des rapports annuels des contrôleurs et des rapports généraux et spéciaux des ingénieurs attachés au bureau des travaux publics.

Voici les constructions et travaux sous le contrôle de ce ministère :

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 ;

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES, COLOMBIE ANGLAISE.

CANAUX.

Les canaux du Canada ont été construits sur les lignes suivantes de navigation à l'intérieur, savoir :

1. Le Saint-Laurent et les lacs de l'ouest ;
2. L'Ottawa, jusqu'à la ville d'Ottawa,
3. Le Rideau d'Ottawa à Kingston,
4. Le Richelieu jusqu'au lac Champlain ;
5. Le canal Saint-Pierre, Cap Breton, N.-E.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Cette ligne de navigation s'étend depuis le détroit de Belle-Île, Terre-Neuve, jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur, sur un parcours de 2,384 milles anglais.

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 $\frac{5}{100}$ milles, et une chute totale de 536 $\frac{1}{2}$ pieds par le moyen de 54 écluses.

Le canal du Sault Sainte-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 Sainte-Marie*, et unit, pour la navigation, les lacs Huron et Supérieur. Sa longueur est de 17 $\frac{1}{4}$ mille et sa chute de 18 pieds.

Le lac Supérieur est à environ 600 pieds au-dessus de la plus haute marée du Saint-Laurent, aux Trois-Rivières.

Pour le relevé des distances, et les sections de navigation depuis le détroit de Belle-Île jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur, voir l'Annexe No. 2, page 6, tableau A.

ÉTUDES POUR L'AGRANDISSEMENT DES CANAUX.

Le rapport de 1871 mentionne la nomination, sous le grand sceau du Canada, en date du 16 novembre 1870, d'une commission chargée de faire enquête sur les meilleurs moyens d'améliorer notre système de canaux. Le 24 février 1871, la commission adressait au Secrétaire d'Etat un rapport contenant ses recommandations à cet égard.

Entre le lac Supérieur et le point où se fait sentir la marée, la commission fixe à 12 pieds la profondeur de l'eau dans chaque écluse de 270 pieds de long sur 45 de large, le fond du canal devant avoir 100 pieds de large et au moins 1 pied de profondeur au-dessous des seuils des écluses.

Pour le canal projeté de la Baie Verte, les mêmes dimensions ont été fixées, à la condition d'avoir 15 pieds d'eau sur les seuils. Les améliorations recommandées pour la navigation de la rivière des Outaouais sont limitées à la distance comprise entre le confluent de cette

rivière et du Saint-Laurent et la cité d'Ottawa; la commission recommande des écluses de 200 pieds de long sur 45 de large, avec 9 pieds d'eau sur les seuils.

Les crédits nécessaires ayant été votés durant la dernière session du parlement, des études ont été faites sur les diverses lignes mentionnées plus haut, en vue de déterminer les meilleurs tracés pour les canaux agrandis. On a donc fait ces études avec soin, et elles sont toutes plus ou moins avancées. Il faudra une étude minutieuse pour déterminer les améliorations requises sur la rivière même. Entre les canaux, il y a de longues étendues d'eau navigables mais, dans le cheual, il existe des battures dangereuses, même pour les navires du tirant actuel, surtout lorsque l'eau est plus basse qu'à l'ordinaire. Il était donc urgent avant de mettre à effet les recommandations du rapport, de déterminer avec soin quels obstacles on rencontrerait et quels seraient les frais pour les faire disparaître. Il était même évident que les dépenses pourraient être si considérables qu'il faudrait étudier de nouveau toute la question. Les études déjà faites, bien qu'elles ne soient pas achevées, ont démontré qu'il n'est point nécessaire de recourir à des mesures aussi extrêmes. Mais il faudra des études complètes pour déterminer le chenal le plus avantageux dans le fleuve et les lacs entre les canaux, et pour lui donner la profondeur requise. Ces études sont commencées.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal.....	8½ milles anglais.
Nombre des écluses.....	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	44¾ 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 de l'eau.....	120 "

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêche de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Ile.

Date de clôture en 1872, 6 décembre; ouverture en 1873, au mois de mai. La navigation n'a pas été interrompue, si ce n'est le 23 et le 24 octobre, à la suite d'un accident qui eut lieu à l'écluse de la côte Saint-Paul, et qui interrompit complètement la navigation pour trente-six heures.

Outre l'entretien ordinaire du mur de revêtement et des écluses avec leurs portes et leur mécanisme ainsi que l'entretien des ponts, on a posé deux paires de portes neuves à l'écluse de la côte Saint-Paul, et une paire de portes à l'écluse No. 3.

Les portes inférieures des écluses 3, 4 et 5 ont été munies d'appareils de suspension; on a renouvelé la superstructure à l'entrée supérieure et à l'extrémité inférieure du pilier central de l'écluse No. 4.

On a reconstruit le pont de la côte Saint-Paul, et comme le nouveau pont est assez fort pour porter les chars urbains de la cité de Montréal, la compagnie a fourni \$500 sur le montant qu'a coûté la nouvelle charpente. Dans le bassin No. 2, Montréal, les murs d'appui et les ventelles ont été réparés, ainsi que les portes des bassins Nos. 3 et 4.

En bas de l'écluse de la côte Saint-Paul, une batture de roches et de galets a été enlevée; un nouveau quai, long de 212 pieds, a été construit le long de l'aile nord-est du bassin, et un quai de 100 pieds de long a été établi en avant des moulins qui se trouvent à cet endroit.

La commission spéciale recommandait, dans son rapport, de donner au canal actuel une largeur de 100 pieds au fond; mais avant de mettre à effet pareille recommandation, il faut s'arrêter à d'autres considérations de la plus haute importance. La circulation sur ce canal est immense, et les travaux que l'on voudrait y exécuter durant l'été, s'ils ne sont pas impossibles, présentent des difficultés qui augmenteraient de beaucoup les prétentions des entrepreneurs. En vue de cette difficulté possible, on a dressé un plan d'agrandissement qui indique une nouvelle tranchée le long et à une petite distance du canal actuel.

Ce moyen semble le plus expéditif, et il aura l'avantage direct de ne gêner en aucune façon le commerce du pays.

Le bureau des travaux publics recommande aussi que, en vue de tous les intérêts y concernés, on donne au canal 200 pieds de largeur au fond, depuis la côte Saint-Gabriel jusqu'au havre de Montréal.

On réclame instamment de l'espace sur cette importante section qui forme le premier chaînon de canal se reliant au havre de Montréal, et où s'arrêtent les navires de haut bord.

Relativement à la jonction avec le lac Saint-Louis à Lachine, on s'est demandé s'il serait opportun d'agrandir le havre actuel, ou plutôt de construire un bassin tout à fait indépendant un peu plus en amont.

Le ministère des travaux publics n'a point encore pris de décision sur ces divers points qu'il fait en ce moment examiner. Toutefois, ces questions sont d'une telle importance qu'elles devraient être mentionnées.

Le projet de donner 200 pieds de large à la section Est du canal Lachine est un nouvel indice de l'insuffisance du havre de Montréal qui, comme on l'a déjà fait observer, est directement relié à ce canal.

Depuis plusieurs années, tout le monde admet la nécessité d'agrandir le havre de Montréal.

Dans le rapport de ce bureau, pour 1864, la question était signalée au prédécesseur de Votre Excellence, Lord Monck, et l'on se demandait s'il n'était pas opportun, en vue de tous les intérêts y concernés, de faire dresser immédiatement des plans pour ces améliorations.

C'est à ce point que les vapeurs transatlantiques déchargent leurs cargaisons pour prendre le fret des navires qui viennent de l'intérieur du pays; en outre, il y a sur le canal et aux environs, des moulins et des fabriques si considérables, qu'il a fallu établir une voie ferrée aboutissant aux machines élévatoires, aux entrepôts et aux quais.

Les vapeurs et les traversiers transportant des passagers, deviennent de jour en jour plus nombreux et demandent de l'espace. Il faut donc évidemment une étude soignée pour arriver à satisfaire des intérêts si variés.

Dans les plans relatifs à l'agrandissement du canal Lachine, on indique de nouveaux bassins près des écluses Saint-Gabriel, et M. Bonneville avait passé contrat pour la construction des bassins Nos. 1 et 2.

Mais le prix étant insuffisant, il a abandonné les travaux que le ministère fait continuer à la journée.

Quant aux études pour l'agrandissement du canal, les travaux sur le terrain sont terminés, et les cartes seront bientôt assez avancées pour qu'on puisse faire les évaluations et se mettre en mesure d'adjuger les contrats. (*Annexe 3*, pages 11 et 12.)

RIVIÈRE SAINT-PIERRE, PASSANT SOUS LE CANAL LACHINE.

Au mois de septembre 1872, on a adjugé le contrat pour abaisser les murs aux deux extrémités de l'aqueduc en siphon de la rivière Saint-Pierre.

Pendant les derniers mois de l'année 1872, les travaux n'ont avancé que lentement; mais en 1873, ils ont été poussés avec activité, et tout fait espérer qu'on les complétera à la fin de la saison.—(*Annexe 3*, pages 9, 17.)

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11½ milles anglais.
Nombre des écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	82½ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 "

Ce canal, situé sur la rive sud du Saint-Laurent, est à 15½ milles de la tête du canal Lachine et s'étend dans les terres à une certaine distance, reliant les lacs Saint-Louis et Saint-François et tournant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau.

Fermé le 2 décembre 1872; ouvert le 1er mai 1873.

Les levées et les diverses constructions ont été mises en bon état durant la saison, et les fossés ont été complètement curés. Les quais du havre d'en bas, endommagés par la glace, ont été solidement réparés. L'entrée des chambres de l'écluse inférieure a été curée et draguée. En plusieurs cas, les portes d'écluses ont été démontées, réparées et replacées; sur tout le parcours du canal, les portes fonctionnent parfaitement.

Les ponts sur les déversoirs des écluses 9 et 12 ont été reconstruits, et l'on a refait le

tabliers de plusieurs des ponts-tournants. On a fait des préparatifs pour reconstruire le pont de Saint-Timothée. Le havre de Beauharnois, l'entrée du havre de Valleyfield et les entrées des biefs de moulins à chaque extrémité du barrage inférieur, dans cette dernière localité, ont été agrandis et approfondis au moyen du dragueur.

A Melocheville on a enlevé une grande quantité de pierres et de débris.

D'après le rapport du contrôleur, le canal est en parfait état (*Annexe 3, pages 3, 10.*)

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal	11 $\frac{1}{2}$ milles anglais.
Nombre des écluses	7
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 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 de l'eau.....	150 "

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32 $\frac{1}{2}$ milles, sur le lac Saint-François.

Le canal de Cornwall permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter les rapides du Long-Sault.

Le canal a été fermé depuis le 8 décembre 1872 jusqu'au 30 avril 1873. Le 10 et le 11 août, à la suite d'un accident, la navigation fut interrompue pendant trente-cinq heures. Durant la saison, la levée a été exhaussée en certains endroits, et l'on a aussi exhaussé les murs de talutage; les drains latéraux et les tunnels ont été curés et l'on a veillé à l'entretien des constructions en général. (*Annexe 4.*)

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Les canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops sont connus sous la désignation commune de canaux de Williamsburgh.

CANAL D LA POINTE FARRAN

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ de mille.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale des écluses.....	4 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal de Cornwall au pied de celui de la Pointe Farran, la distance, sur le Saint-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. (Annexe 5.)

Fermé le 7 décembre 1872, ouvert le 1er mai 1873.

Les constructions ont été bien entretenues durant toute la saison

[CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal.....	4 milles.
Nombre des écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 40 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	15 $\frac{3}{4}$
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal de la Pointe Farran au pied du canal du Rapide Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10 $\frac{1}{2}$ milles.

Ce canal permet aux navires d'éviter en montant le Rapide Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

Fermé le 7 décembre 1872, ouvert le 1er mai 1873.

Les constructions ont été maintenues en bon état, et la navigation n'a pas été interrompue.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	7 $\frac{5}{8}$ milles.
Nombre des écluses.....	3
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	15 $\frac{3}{4}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du Rapide Plat au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4 $\frac{1}{2}$ milles.

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe aux Iroquois, de la Pointe Cardinal et des Galops.

Fermé le 7 décembre 1872; ouvert le 1er mai 1873.

La navigation n'a pas été interrompue de toute la saison.

Les constructions ont été maintenues en bon état.—(Annexe 5, page 31.)

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.....	27						
Dimensions des écluses.....	<table> <tr> <td>2 écluses de... 200 pieds x 45</td> <td>pieds</td> </tr> <tr> <td>24 " .. 100 "</td> <td>26½ "</td> </tr> <tr> <td>1 " " .. 230 "</td> <td>45 "</td> </tr> </table>	2 écluses de... 200 pieds x 45	pieds	24 " .. 100 "	26½ "	1 " " .. 230 "	45 "
2 écluses de... 200 pieds x 45	pieds						
24 " .. 100 "	26½ "						
1 " " .. 230 "	45 "						
Ascension totale par les écluses.....	330 pieds.						
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 x 26½ pieds.
Chute totale 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				
D mensions des écluses.....	<table> <tr> <td>1 de 150 x 26½</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1 de 200 x 45</td> <td></td> </tr> </table>	1 de 150 x 26½		1 de 200 x 45	
1 de 150 x 26½					
1 de 200 x 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 x 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 comme suit :

SECTION.	Distance,		Largeur	
			au fond.	à la surface.
	Milles.	Pieds.	Pieds.	
De Dalhousie à Thorold.....	9 $\frac{1}{2}$	70	110	
De Thorold à Allanburgh.....	3 $\frac{1}{2}$	26	66	
De Allanburgh au Coude de Ramey.....	12 $\frac{1}{5}$	50	90	
Du Coude de Ramey au port Colborne.....	1 $\frac{1}{2}$	58	58	
Du port Colborne à l'extrémité extérieure de la Jetée Ouest.....	1 $\frac{1}{2}$	90		
Du port Robinson à Chippéwa, rivière Welland.....	8 $\frac{1}{2}$			200
Bras de Dunville.....	21	20		60 à 70
Bras du port Maitland.....	1 $\frac{1}{2}$	45		85

Fermé le 10 décembre 1872, ouvert le 21 avril 1873.

Deux accidents ont interrompu la navigation pendant deux jours et dix heures. La navigation a été interrompue la première fois, du 17 au 20 août, par une barge qui sombra; la seconde interruption a été causée par la destruction des portes de l'écluse No. 2.

Le déversoir de décharge, sur le bord de la Grande-Rivière, du côté de Haldimand, à Dunville, a été achevé, et on l'a trouvé très-utile lors des grandes crues du printemps. On a aussi achevé une nouvelle maison pour l'éclusier, à Port-Colborne, et elle est actuellement occupée. Durant la saison, les sentiers de hâlage ont été réparés et le passage des navires se trouve facilité en conséquence. Les ponts-tournants et leurs abords ont été entretenus et renforcés. Les radiers des écluses Nos. 1 et 2 ont été renouvelés, et l'on a reconstruit l'un des murs latéraux en pierre de l'écluse No. 3.

Douze (12) nouvelles portes ont été substituées à celles qui étaient endommagées; on a construit huit nouvelles portes de rechange, et quatre autres sont en voie de construction. L'approvisionnement d'eau a été abondant durant toute la saison. (Annexé 6, p. 32.)

CONSTRUCTIONS NOUVELLES.

Quant il fut connu que le gouvernement était décidé à agrandir les canaux, le ministère des travaux publics reçut communication d'un projet d'après lequel on pourrait approvisionner le canal Welland en élevant l'eau du lac Érié à la hauteur requisé.

On prétendit que pour abaisser le lit du canal de manière à ce que le lac Érié devint son réservoir naturel, il en coûterait plus que pour établir des porapes à vapeur d'une force donnée. Actuellement, la Grande-Rivière forme la source principale d'alimentation du canal Welland, et la ligne du niveau culminant du canal est plus élevée que le niveau du lac Érié. On proposait de continuer ce système, en employant les pompes seulement quand le volume d'eau serait insuffisant, au lieu d'abaisser le niveau du canal, de manière à ce que l'écoulement fût produit par les lois naturelles de la pesanteur.

L'ingénieur en chef a fait un rapport détaillé sur la question. Ses conclusions sont directement opposées à celles où conduit la théorie; il prétend qu'il est nécessaire d'agrandir le canal, ce qui assurera un ample approvisionnement d'eau et exigera moins d'écluses. En outre, on pourra ainsi déterminer, d'une manière précise, le coût des travaux. Il ajoute que

l'approvisionnement d'eau et le bon fonctionnement du nouveau canal doivent être mis à l'abri des éventualités, autant que possible.

En conséquence, le premier projet d'approfondissement du canal fut approuvé.

On trouvera ces deux documents aux annexes 22, 23, pages 157, 164.

Au mois de septembre dernier, des annonces furent publiées, demandant des soumissions pour approfondir et curer le canal d'alimentation, de manière à obtenir un plus grand volume d'eau d'après le système actuel, entre la Jonction et Port-Maitland; le fond du canal d'alimentation devait être abaissé de 2 pieds au-dessous du niveau qu'il avait durant l'hiver de 1843-44, de manière à admettre 11 pieds d'eau lorsque la surface du canal, à la Jonction, est de 20 pieds plus élevée que les seuils de l'écluse de Port-Colborne. Le contrat fut adjugé à M.M. Manning et Cie, qui font travailler depuis lors.

Durant la saison, les tracés ont été continués et complétés, et, au mois de novembre dernier, on a demandé des soumissions pour les sections de 8 à 11, situées entre le cimetière de Sainte Catherine et le chemin de fer Grand-Occidental, et pour les sections 15 et 16 situées entre les fours de Brown et l'étang de Marlatt; on a également demandé des soumissions pour approfondir le prisme du canal en amont de Port-Robinson, et pour enlever une partie de la section ouest de la tranchée profonde.

Les plans pour l'agrandissement du reste du canal sont presque achevés, de sorte qu'on pourra bientôt demander les soumissions.

Les études relatives au tracé pour l'agrandissement du canal ont donné lieu à beaucoup de commentaires, et la chambre de commerce de Ste. Catherine a protesté contre le tracé. Cette corporation demandait que le canal descendit la pente élevée en droite ligne, au moyen de deux rangées d'écluses; par ce moyen, la longueur du canal aurait été diminuée de cinq milles environ.

On proposait de faire deux divisions de cette série d'écluses accolées, l'une de 15, l'autre de 6 écluses. D'après le dessin, cette construction présenterait deux lignes parallèles, en sorte que deux navires pourraient, simultanément, l'un monter et l'autre descendre le canal.

D'autres objections ayant été soumises au gouvernement, une commission fut nommée pour examiner les points en litiges et faire rapport. Elle se composait de M.M. Gzowski et S. Keefer, auxquels on adjoignit l'honorable M. McAlpine, de New-York.

Ces messieurs firent rapport contre ce projet. Ils s'opposaient également à l'adoption d'une ligne partant de Chippewa pour aboutir à Queenstown. Ils condamnaient aussi le projet de faire diverger la ligne à Thorold en lui donnant issue à Niagara, et ils déclaraient enfin que le canal actuel avait été construit sur la ligne la plus naturelle.

Toutefois, ils firent certaines recommandations relativement au projet de faire diverger la ligne à Thorold, et proposaient de racheter la hauteur des terres au moyen de 20 écluses de 16 et 17 pieds d'ascension, au lieu de 24 écluses de 12 et 14 pieds.

Le rapport ci-dessus mentionné fut soumis à l'ingénieur en chef des travaux publics, qui maintint que les changements proposés n'étaient pas opportuns, donnant à l'appui de son opinion des arguments soigneusement élaborés.

Par ordre en conseil, en date du 10 avril 1873, le projet de M. Page, tel que primi-

tiyement soumis au ministère, fut sanctionné et l'exécution en fut autorisée. (Annexe 21 p. 140.)

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur du canal	½ mille.
Il n'y a pas d'écluses sur ce 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 10 pieds d'eau. Il permet aux navires d'atteindre le port de Hamilton et la ville de Dundas par le canal Desjardins.

Fermé le 17 décembre 1872, et ouvert le 12 avril suivant.

Pas de frais de réparations durant la saison. (Annexe 7, page 34.)

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 Kingston.

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 1872 jusqu'au 30 juin 1873 :

EN MONTANT.	Du 1er juillet à la clôture de la navigation, 1872.		De l'ouverture de la navigation en 1873 au 30 juin de la même année.		Totaux.	
	No. d'em-barcat.	Montant reçu.	No. d'em-barcat.	Montant reçu.	No. d'em-barcat.	Montant.
De Lachine au pied du c. de Beauharnois.	510	\$ cts. 4,943 13	168	\$ cts. 1,880 61	678	\$ cts. 6,823 74
De la tête du canal de Beauharnois au pied du canal de Cornwall.	509	7,925 08	175	2,699 88	684	10,624 96
De la tête du c. de Cornwall à Kingston.	361	13,157 32	140	5,522 59	501	18 679 91
Total.	1,380	26,025 53	483	10,105 08	1863	36,128 61

SERVICE DES REMORQUEURS.—*Suite.*

EN DESCENDANT.	Du 1er juillet à la clôture de la navigation, 1872.		De l'ouverture de la navigation en 1873 au 30 juin de la même année.		Totaux.	
	No. d'em-barcat.	Montant reçu.	No. d'em-barcat.	Montant reçu.	No. d'em-barcat.	Montant.
De Kingston à la tête du c. de Cornwall.	274	\$ cts. 6,468 32	97	\$ cts. 2,567 85	371	\$ cts. 9,036 17
Du pied du canal de Cornwall à la tête du canal de Beauharnois.....	348	3,209 79	139	1,373 01	487	4,582 80
Du pied du c. de Beauharnois à Lachine.	426	2,314 46	136	956 60	562	3,271 06
Total.....	1,048	11,992 57	372	4,897 46	1,420	16,890 63

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON

Cette ligne de 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'Outaouais 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;
- Le canal de Carillon;
- “ de la Chute-à-Blondeau;
- “ de Grenville;
- “ Rideau.

La longueur réunie de ces canaux est de 134¾ milles; la chute totale 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.....	8½	.....
Du canal Lachine à l'écluse St. Anne.....	15	23½
Écluse St. Anne et jetées.....	½	23½
De l'écluse St. Anne au canal de Carillon.....	27	50½
Canal de Carillon.....	2½	52½
Du canal de Carillon à la Chute à Blondeau.....	4	56½
Canal de la Chute à Blondeau.....	1	56½
Du canal de la Chute à Blondeau au canal de Grenville.....	1½	58½
Canal de Grenville.....	5½	64
Du canal de Grenville au canal Rideau.....	56	120
Canal Rideau, aboutissant à Kingston.....	126½	246½

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

Longueur.....	$\frac{1}{3}$ mille.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	190 pieds \times 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse.....	3
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	{ 6 à l'eau basse. 7 à la hauteur d'eau ordinaire.

Cette écluse avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge 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.

Fermée le 29 novembre 1872, ouverte le 24 avril 1873.

Les constructions ont été maintenues en bon état; on a enlevé de la pierre du chenal et de la batture, en amont de l'écluse.

La jetée de l'écluse a été planchéiée de manière à former un sentier de hâlage; en aval on l'a consolidée.

Les études ont été commencées à ce point, d'où part la ligne de navigation de la rivière des Outaouais, en allant à Montréal.

Dans le rapport susmentionné de la commission des canaux, on recommandait d'approfondir jusqu'à 9-pieds la rivière des Outaouais entre Lachine et la cité d'Ottawa, avec des écluses de 200 \times 45-pieds ayant 9-pieds d'eau sur les seuils. En conséquence, on a fait des études pour obtenir les données nécessaires dans les travaux. Comme il était impossible de déranger l'écluse actuelle de Sainte-Anne durant la saison de la navigation, on a résolu de construire un nouveau canal et une écluse entre l'écluse actuelle et la rive nord. Ce nouveau canal aura environ 1,800-pieds de longueur. En outre, il faudra pratiquer une tranchée de 1,100-pieds pour rejoindre le chenal naturel sur la rive nord.

On prépare les cartes et sections pour les travaux, en sorte qu'on pourra bientôt demander les soumissions, et que les travaux pourront être adjugés prochainement.—(Annexe 3, pages 13, 22.)

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 \times $32\frac{1}{2}$ pieds.
do No. 2.	$126\frac{1}{2}$ „ \times $32\frac{1}{2}$ „
Ecluse de prise d'eau, No. 3.	$126\frac{1}{2}$ „ \times $32\frac{1}{4}$ „
Chute totale.....	$34\frac{3}{4}$ „ { $21\frac{3}{4}$ 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 de l'eau.....	50 „

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais; ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Fermé le 1er décembre 1872; ouvert le 1er mai 1873.

Le prisme du canal a été curé; le canal d'alimentation et l'entrée inférieure ont été approfondis en enlevant de la vase et des roches. Les murs ont été rejointoyés. Les portes inférieures des écluses 1 et 3 ont été réparées.

Les sentiers de hâlage, les clôtures et la voie publique ont été maintenus en bon état.

Partie des murs latéraux du déversoir a été refaite et les portes réparées.

Les dépenses ont été plus considérables cette année parce qu'on a reconstruit le barrage de la rivière du Nord.—(Annexe 3, pages 13, 23, 25.)

CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{8}$ de mille.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	130 $\frac{5}{8}$ pieds \times 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 „
do à la surface de l'eau	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. //

Fermé le 1er décembre 1872; ouvert le 1er mai 1873.

On a refait une partie du mur latéral du sud.

Il n'est guère possible d'agrandir les deux canaux mentionnés en dernier lieu; et même quand il y aurait possibilité, les besoins du commerce ne permettraient pas d'y travailler durant la saison de la navigation. On a donc fait des études pour déterminer le meilleur moyen de surmonter les difficultés à cet endroit. On se propose actuellement de construire, au pied des rapides de Carillon, un barrage assez haut pour convertir les deux rapides,—celui de Carillon et celui de la Chute-à-Blondeau,—en un bief d'eau calme. Le barrage traversera l^a rivière et aura 1,800 pieds de long; on y ajoutera une glissoire en bois.

Le canal latéral aura $\frac{3}{4}$ de mille de long, avec deux écluses des dimensions requises.

On a reçu des soumissions jusqu'au 3 février dernier, et celle de M. R. P. Cooke a été acceptée. Une certaine quantité de bois est déjà sur place et l'on fait des préparatifs pour travailler à l'époque des sécheresses.—(Annexe 3, pages 14 23.)

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 $\frac{2}{8}$ pieds > 32 $\frac{1}{8}$ pieds.
“ “ “ No. 6 } do	{ 128 $\frac{1}{8}$ “ > 32 $\frac{1}{8}$ “
“ “ “ No. 7 } do	{ 128 $\frac{1}{8}$ “ > 31 $\frac{5}{8}$ “
“ “ “ No. 8 } do	{ 128 “ > 32 $\frac{1}{8}$ “
“ “ “ No. 9	{ 107 $\frac{3}{8}$ “ > 19 “
“ “ “ No. 10.....	{ 106 $\frac{5}{8}$ “ > 19 $\frac{1}{4}$ “
“ de prise d'eau No. 11.....	200 45 “
Ascension totale par les écluses.....	45 $\frac{3}{4}$ “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 $\frac{1}{2}$ “
Hauteur de l'eau sur les seuils de l'écluse No. 11.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	20 à 30 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	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.

Fermé le 18 décembre 1872 ; ouvert le 1er mai 1873.

A l'exception de l'écluse et du pont neufs, les constructions sont très-détériorées, et vu les nouveaux travaux à faire pour élargir ce canal, on s'est borné à les tenir dans la condition nécessaire à la circulation. Avant l'ouverture de cette saison, le fond du canal a été nettoyé et les levées réparées.

Des travaux projetés pour ce canal, on a fait ceux de l'approfondissement du bief en amont de l'écluse de prise d'eau, et sa profondeur est maintenant de 6 pieds à l'eau basse. L'écluse No. 11—nouvellement construite—et le pont tournant sont terminés, et les écluses 9 et 10 sont maintenant en voie de construction, sur le côté sud des écluses actuelles, dont on fera plus tard des déversoirs régulateurs. Les portes ont été faites par des ouvriers employés à la journée. On est en voie d'élargir et approfondir environ cinq milles du canal. (Annexe 3, p. 14, 24, 27.)

RAPIDES DE LA CULBUTE.

En juillet et août 1872, on a fait un relevé pour s'assurer du meilleur moyen de racheter les rapides de la Culbute et de l'Islet, qui ont une chute de dix-huit à vingt pieds dans le chenal nord de l'île aux Allumettes, près de l'extrémité ouest.

Au pied des rapides de l'Islet, on se prépare à construire deux écluses qui auront six pieds d'eau sur les seuils, et dont les dimensions seront de 200 x 45 pieds. Un pilier de 224 pieds de long sera construit à partir de l'écluse supérieure, sur la tête de l'Islet, jusqu'au bord de l'eau sur le côté sud de cette île. Un barrage de 95 pieds, s'étendra de l'extrémité de ce pilier jusqu'à une autre île, qui sera reliée à l'île aux Allumettes par un autre

barrage de 210 pieds; on aura alors une nappe d'eau calme jusqu'au commencement du rapide de la Culbute.

Des soumissions pour ces travaux ont été demandées le 27 juin dernier.

La construction de ce canal ouvrira la navigation entre Havelock,—environ huit milles en amont du Portage-du-Fort,—et le pied du rapide des Joachims, distance de 80 milles. Cette voie de navigation passe par le chena nord entre la terre ferme et les îles du Calumet et aux Allumettes. L'interruption de huit milles due aux rapides descendant jusqu'au Portage-du-Fort, et au rapide des Chats, sera le seul espace non navigable depuis Aylmer—huit milles au-dessus d'Ottawa—jusqu'à l'extrémité ouest de la rivière Creuse. (Annexe 3, page 15.)

CANAL RIDEAU.

Longueur du canal	126 $\frac{1}{4}$ milles.	
Nombre des écluses		{ d'Ottawa à Kingston, 33 d'ascension, 14 de descente.
Chute total	446 $\frac{1}{4}$ pieds.	{ 282 $\frac{1}{4}$ d'ascension et } durant les hautes eaux. 164 de descente,
Dimensions des écluses	134 “	x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils .	5 “	{ (Profondeur navigable sur toute la longueur du canal, 4 $\frac{1}{2}$ pieds.)
Largeur du canal, au fond .	{ 60 “	dans la terre.
	{ 54 “	dans le roc.
Larg. du canal à la surf. de l'eau.	80 “	dans la terre.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais à l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Le tableau suivant donne les distances entre la cité d'Ottawa et Kingston et les stations intermédiaires :

No. de la station.	Nom de la station.	Distance d'Ottawa.	Écluses.		Digués.		Longueur de canal artificiel à chaque station, en milles.	
			No.	Ascension à l'eau basse.	No.	Longueur.		Hauteur
		Milles.		Pds. pcs. Ascens.		Pieds. 230	Pieds. 18	
1	Ottawa.....	0	8	82 0	3	1,320	33	
2	Hartwell.....	4½	2	22 0		1,616	14	4.00
3	Hogsback.....	5½	2	13 6	1	100	28	
4	Black Rapids.....	9½	1	10 0	1	320	60	0.13
5	Long Island.....	14½	3	27 0	3	300	12	0.13
6	Burritt.....	40½	1	10 6	1	850	68	1.50
7	Nicholson.....	43½	2	15 2	1	240	14	0.50
8	Clowes.....	44½	1	10 6	1	500	9	0.05
9	Merrickville..	46½	3	25 0	1	481	16	0.33
10	Maitland.....	55	1	4 9	1	150	6	0.13
11	Edmonds.....	59½	1	10 10	1	270	8	0.06
12	Old Slys.....	60½	2	15 6	1	343	8	0.25
13	Chute à Smith.....	61½	4	33 9	2	250	20	0.13
14	Premiers Rapides, ou Poonamalie.....	64	1	7 9	1	600	24	1.25
15	Narrows.....	83½	1	4 0	1	260	5	0.06
	Ascension totale à l'eau basse.....			292 3				
16	L'Isthme.....	87½	1	Chute. 4 0				1.25
17	Chaffey.....	92	1	12 6				0.13
18	Davis.....	94½	1	9 0	1	300	15	0.06
19	Chute Jones.....	97½	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.....	120½	4	46 8	1	6,042	14	0.25
23	Kingston.....	126½						
	Chute totale à l'eau basse.....			165 4				
	Total.....		47		24	15,472		16.46

Cloûture, le 29 nov. 1872; ouverture, le 1er mai 1873.

Le bief culminant de l'Ottawa se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau avec lesquels on peut établir des communications. Le tableau ci-dessous indique les sources d'alimentation.

La ligne qui conduit à l'est suit la rivière Rideau; sur ce parcours il n'y a pas de réservoirs, en sorte que pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste détaillée est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :—

- Les eaux qui alimentent le bief culminant ;
- Les eaux qui alimentent le bief de descente à l'est ;
- Les eaux qui alimentent le bief de descente au sud ouest.

ALIMENTATION DU BIEF CULMINANT.

Bassin du lac Wolfe se déchargeant dans le bief culminant.

ALIMENTATION DU BIEF DE DESCENTE A L'EST.

Bassin de la rivière Tay se déchargeant dans le lac Rideau.

ALIMENTATION DU BIEF DE DESCENTE AU SUD-OUEST.

Bassin du lac au Diable se déchargeant dans le lac à la Vase.

Bassin du lac au Chevreuil se déchargeant dans le lac aux Moustiques et de là dans les lacs à la Vase et des Sauvages.

Bassin du lac à la Roche se déchargeant dans le lac Openacon.

Bassin du lac Loughboro' se déchargeant dans le lac Openacon.

Bassin de la Queue-Ronde se déchargeant dans le lac aux Atocas.

LES NAPPES ET COURS D'EAU VOISINS, CI-DESSOUS MENTIONNÉS, N'APPARTIENNENT AUCUNEMENT A LA NAVIGATION DE LA RIVIÈRE RIDEAU.

La rivière Mississippi se déchargeant dans la rivière Ottawa, dans le canton de Fitzroy.

La rivière Napanee, la crique de Mill Haven et le lac Collins qui se déchargent dans le Lac Ontario.

Le 1er octobre 1872, M. F. A. Wise entra en fonctions comme contrôleur du canal Rideau, en remplacement de M. Slater, démissionnaire.

Les travaux suivants ont été exécutés durant la saison :—

La voie publique sur l'étang des moulins de Kingston a été réparée, et l'on a garni la levée d'un revêtement de pierre.

On a construit un bureau pour le percepteur des péages.

Les pertuis des écluses ont été renouvelés. Aux moulins de Brewer, en haut et en bas, à la chute à Jones, et aux Narrows, comme il y avait des fuites dans les portes, on a mis les écluses à sec dans les endroits où cela était nécessaire, fait des réparations et posé de nouveaux radiers. Les seuils et radiers ont été partout réparés. Les trous occasionnés par les vitres ont été complètement bouchés.

Aux moulins de Brewer, en haut, les portes d'écluses inférieures ont été enlevées.

Partout les écluses ont été réparées et renouvelées quand la chose était nécessaire.

Les digues ont été renforcées.

A Ottawa, on a fait quelques additions à la maison de l'éclusier et construit de nouvelles résidences pour les journaliers employés aux écluses.

Un nouveau pont tournant est en voie de construction sur l'écluse, aux moulins de Brewer, en bas.

A Ottawa, on a agrandi le bassin.

Le canal est en bon état. Toutefois, plusieurs des écluses sont vieilles et devront bientôt être renouvelées. Plusieurs des autres constructions sont aussi en mauvais état et demandent une surveillance active.

Quelques considérations importantes se présentent d'elles-mêmes, relativement à l'approvisionnement d'eau sur cette ligne de navigation. Jusqu'à la fin du mois d'août, le niveau est rarement trop bas pour les besoins de la navigation, et l'on n'éprouve aucune difficulté ; franchir les différentes constructions ; mais généralement, vers cette époque, la sécheresse de l'été et l'évaporation qui en résulte font que l'eau baisse dans plusieurs endroits. Cette baisse dure pendant le mois de septembre et une partie du mois d'octobre, jusqu'à ce que les pluies d'automne aient augmenté le volume des cours d'eau. A cette époque, il faut recourir au réservoir d'alimentation pour maintenir le niveau. Cela dure de sept à huit semaines. Il faut alors utiliser surtout la digue du lac Bob et celle qui est connue sous le nom de "Chaffey's Dominion." Toutefois, il arrive généralement que lorsqu'on a besoin de cet approvisionnement supplémentaire, on ne peut pas se procurer le volume d'eau requis parce qu'il est à la disposition des propriétaires de moulins, qui ne manquent pas de s'en servir et font passer par leurs biefs la plus grande partie de l'eau tenue en réserve. Une autre cause de perte est due à la négligence des hommes employés à la descente du bois, qui souvent laissent les ventelles ouvertes. Jusqu'à présent, il n'y a pas de contrôleur des digues, ce qui donne lieu à de graves inconvénients. Toute la ligne de navigation devrait être mise sous le contrôle de l'ingénieur du canal, et un inspecteur, agissant sous ses ordres, devrait être chargé de surveiller les digues et de régler la décharge de l'eau par les ventelles latérales. Cet employé devrait être tenu responsable du bon état des digues et avoir parfaite liberté dans l'exercice de ses fonctions. Cette position demanderait un homme d'intelligence et de jugement, et qui ne puisse aucunement être influencé par les personnes qui ont besoin d'eau. Après une année ou deux de service, cet employé aura pu constater si une nouvelle loi est nécessaire. Tant qu'on n'aura pas pris quelque mesure pour s'assurer l'usage du surplus d'eau, il est à craindre que la navigation du canal Rideau présente toujours quelque difficulté durant le mois de septembre

D'autre part, avec une stricte surveillance et un bon système, on devrait pouvoir prévenir tous les inconvénients que l'on éprouve aujourd'hui. (Annexe 8, page 35.)

TABLEAU indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de la ligne de navigation de Montréal, Ottawa et Kingston ; 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.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal, et à 114 en amont de Québec ; elle suit la rivière Richelieu jusqu'au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain dont la rivière Richelieu est une décharge ; sa longueur, sur le territoire canadien, est de 81 milles.

A Whitehall, à l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson par laquelle on atteint directement la ville de New-York ; la longueur, sur le territoire des Etats-Unis à New-York est de 330 milles.

Les constructions artificielles qui se trouvent en Canada sont l'écluse et le barrage de St. Ours, et le canal Chambly.

Le tableau suivant donne les distances totales et intermédiaires ainsi que les sections de cette ligne de navigation, de Sorel à New-York :—

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 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 Érié	64	256
De la jonction du canal Érié à Albany	9	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET DIGUE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal..... $\frac{1}{8}$ de mille.
 Nombre des écluses..... 1

Dimensions de l'écluse.....	200	x	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	“		
do do do Ouest....	600	“		

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse Saint-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 un^e grande digue en coffrage rempli de pierres.

Ces constructions, en barrant la rivière, lui donnent une profondeur navigable de sept pieds entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse et la digue de Saint-Ours ont été fermées du 1^{er} décembre 1872, au 1^{er} mai 1873. La rivière était libre avant cette dernière date, mais au mois d'avril les écluses étaient complètement inondées, et jusqu'à la baisse des eaux les navires passaient sur la digue. Il en est résulté des dégâts au pilier qui forme l'entrée, et il a fallu faire des réparations considérables. Les portes inférieures ne fonctionnent pas bien et il faudra les réparer.

On a construit, pour le percepteur, un bureau où les éclusiers de service se retirent la nuit. (Annexe 3, pages 12, 18.)

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12	milles.
Nombre des écluses.....	9	
Dimensions des écluses :—		
Ecluse de prise d'eau No. 1, à Saint-Jean.....	122	pieds x 23 $\frac{1}{2}$ pieds.
Ecluse d'ascension No. 2.....	124	“ x 23 $\frac{7}{12}$ “
“ No. 3, 4, 5, 6.....	118	“ x 23 à 23 $\frac{7}{12}$ pieds.
“ No. 7, 8, 9, écluses accolées.	125	“ x 23 $\frac{3}{4}$ pieds.
Ascension totale par les écluses.....	74	“
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7	“
Largeur du canal au fond.....	36	“
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	60	“

La section suivante de cette route, qui fait suite aux trente-deux milles de navigation libre entre l'écluse Saint-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 Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de douze milles.

Fermé le 2 décembre 1872, ouvert le 25 avril 1873.

Le lit du canal a été complètement curé, et l'on a réparé les murs en talutage.

Plusieurs des murs latéraux ont été refaits en partie, et, dans quelques endroits, on a exhaussé le sentier de halage.

On a creusé de nouvelles rigoles latérales, et les levées ont été exhaussées et protégées par un revêtement de pierre.

La haute levée de l'ouest, qui menaçait de combler le canal, a été renforcée par un revêtement de pierre.

Les portes d'écluses ont été partout réparées, et, quand la chose était nécessaire, on les a renouvelées. Les déversoirs et les aqueducs en siphon ont été reconstruits dans certains endroits, et l'on a inspecté et réparé les ponts.

Cinq ponts ont été munis de heurtoirs. (Annexe 3, pages 12, 22.)

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 navire 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 Érié.....	110	18	7	102	17½	6	210
E.-U.—Canal Champlain.	97	14	4	89	13½	3½	70
Canal Chambly.....	118	23½	7	114	23	6½	230

CANAL SAINT-PIERRE.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur " au fond 26 pieds.

Une écluse double (4 paires de portes).

Dimensions d'écluses, 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 Saint Pierre, environ 9 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-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 16 décembre 1872, ouvert le 15 avril 1873.

Durant la saison, une grande quantité de matériaux a été enlevée de dessus la chaussée. Le pont tournant a été peint, et l'on a fait plusieurs réparations de détail. (Annexe 9 page 38.)

CANAL DE LA BAIE VERTE.

On a soumis à l'Ingénieur-en-chef le rapport de l'étude préliminaire faite d'après ses ordres par M. Baillairgé, ingénieur-adjoint principal, avec un dessin de celui-ci pour un canal navigable à toute phase de la marée avec approvisionnement complet d'eau à toutes les phases de la marée, et le tracé de M. Keefer, I. C., pour un canal navigable six heures sur douze, avec l'indication du mode d'approvisionnement. M. Page a ordonné de nouvelles études qui seront immédiatement commencées. Elles seront assez avancées à l'époque de la prochaine réunion du Parlement pour que M. Page puisse faire un rapport spécial sur toute la question.

TRAVAUX SUR LES RIVIERES NAVIGABLES

RIVIERES CANADIENNES.

Les rivières suivantes sont sous le contrôle du gouvernement fédéral :—

Le Saint-Laurent (depuis son embouchure jusqu'au lac Supérieur).

L'Outaouais.

La Ste. Croix, Nouveau-Brunswick.

La Ristigouche, “

La St. Jean, “

La Tignish, “

La Missiguash, { Ligne frontière entre le Nouveau-Brunswick
et la Nouvelle-Ecosse.

La Fraser, *Colombie-Britannique*.

La Rivière-Rouge, *Manitoba*. }

FLEUVE SAINT LAURENT.

On continue les études ayant pour objet de déterminer les travaux à faire pour donner partout au Saint-Laurent la profondeur recommandée par la commission des canaux, afin d'assurer le passage des navires tirant douze pieds d'eau, vu que, sur plusieurs points, le chenal n'a pas cette profondeur.

RIVIERE SAINTE-CROIX, N.-B.

On n'a pas encore pris de mesures pour employer la somme destinée à ces améliorations dans le dernier budget (\$25,000). Comme ce cours d'eau forme la frontière des Etats-Unis, le général Thom, ingénieur, représentant le gouvernement de la République, a été consulté sur les meilleurs moyens d'améliorer la navigation de la rivière.

RIVIERE SAINT-JEAN.

On a dragué les battures d'Oromocto et approfondi le chenal. On s'occupe actuellement d'améliorer le chenal entre Frédéricton et Andover, distance de 110 milles. A Saint-Jean, les

docks de débarquement de l'est et de l'ouest ont été approfondis. On a aussi dragué la pointe sud du barrage de "Navy Island." De fait, ces divers obstacles ont été en grande partie enlevés.—(Annexe 14, page 52.)

RIVIÈRE THAMES, ONTARIO.

L'embouchure de cette rivière, qui se décharge dans le lac Sainte-Claire, a été draguée et le chenal généralement amélioré.

PROTECTION DES RIVIÈRES NAVIGABLES.

La commission nommée pour faire enquête sur les prétendues obstructions des cours d'eau navigables, dans les provinces de Québec et d'Ontario, par les rognures, la sciure de bois et autres rebuts provenant des scieries, a fait les recommandations suivantes :

Premièrement.—Qu'il soit présenté à la Chambre des Communes un bill qui défende strictement, sous des peines sévères qui seront fixées ultérieurement, de jeter dans les lacs, rivières ou cours d'eau quelconques, les rebuts de moulins, excepté la sciure, et que cette prohibition prenne effet aussitôt après l'adoption de ce bill.

Secondement.—Qu'on ne devrait laisser pratiquer dans les planchers ou murs des moulins qui existent maintenant, ou qui seront construits, aucune autre ouverture que celles qui sont nécessaires pour laisser passer la lumière et l'air; que ces ouvertures devraient avoir des grillages solidement et permanemment ajustés, et que les ouvertures à travers ces grillages ne devraient pas excéder un pouce carré chacune.

Troisièmement.—Qu'en vertu de cet acte, il devrait être nommé un officier dont les fonctions seraient de veiller à la stricte exécution des clauses de cet acte, et qui aurait le pouvoir de traduire devant un magistrat du voisinage tout individu qu'il aurait pris en flagrant délit ou contre lequel il aurait des preuves certaines de contravention aux clauses de cet acte.

Quand on aura par cet acte empêché de jeter tous les rebuts de moulins, excepté la sciure, dans les lacs, rivières ou cours d'eau quelconques, s'il était prouvé à la satisfaction du gouvernement que la décharge de la sciure pure gêne la navigation ou lui crée des obstacles en quoi que ce soit, le gouvernement devra avoir, dans ce cas, le pouvoir de la prohiber, de la même manière que le dépôt des autres rebuts. Six mois d'avis devraient en être donnés aux propriétaires de moulins.

Conformément aux recommandations précédentes, il fut passé, durant la dernière session, un acte (ch. 65, 36 Vict.,) prescrivant que les sciure, rognures ou déchets, d'aucune nature ne pourront être jetés dans aucun cours d'eau ou aucune rivière navigables, au-dessus ou au-dessous du point où ce cours d'eau ou cette rivière cesse d'être navigable, sous peine d'une amende de pas moins de vingt piastres pour la première offense, et de pas moins de cinquante piastres pour toute récidive.

Mais il est aussi prescrit que le gouverneur en conseil pourra, par proclamation, suspendre l'opération de cet acte et désigner les cours d'eau où il sera permis de jeter de la sciure de bois, et indiquer pendant quelle période cette exemption sera accordée.

HAVRES, JETEES ET PHARES

HAVRES DE REFUGE (ONTARIO).

PORT DOVER.

Ce havre est à l'embouchure de la crique Patterson, sur le lac Érié, et à quarante-neuf milles environ de Port-Colborne. Il est formé de deux jetées distantes entre elles de soixante-quinze pieds, et sa profondeur est de dix pieds. Les jetées ont respectivement 1,050 pieds et 990 pieds de longueur. Ce havre n'étant plus dans une condition satisfaisante et la compagnie du chemin de fer de Port-Dover et Woodstock ayant exprimé le désir qu'il lui soit transféré, des instructions approuvées par ordre en conseil ont été données pour qu'il soit vendu à l'encan.

L'ILE CHANTRY.

Elle est située à 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.

Les travaux d'amélioration du havre ont été poussés activement durant la saison et seront bientôt achevés.

GODERICH.

A l'embouchure de la rivière Maitland, sur la côte est du lac Huron.

Les travaux actuellement donnés à contrat seront achevés dans quelques semaines. On commencera bientôt d'autres travaux pour agrandir le havre et le bassin, d'après le plan indiqué dans le rapport précédent de l'ingénieur en chef.

HAVRE DE RONDEAU.

Sur la rive nord du lac Érié, 140 milles en amont de Port-Colborne, à l'entrée du canal Welland.

Les travaux actuellement donnés à contrat pour l'amélioration du havre seront achevés durant la saison, à l'exception du phare.

HAVRE DE KINCARDINE.

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.

On a fait quelques petites additions au coffrage et l'on se prépare à commencer, durant la saison, les opérations de draguage.

HAVRE DE LA PRESQU'ILE.

Ce havre est situé sur la côte-nord du lac Ontario, à environ soixante-dix-huit milles en amont de Kingston. On a dragué le chenal à l'entrée.

ÉTUDES DES HAVRES.

Des partis d'exploration ont été organisés pour examiner les différents havres pour lesquels des crédits ont été votés par la législature ; on se propose de commencer les opérations durant la saison. Ces havres sont les suivants :

1. Kingston.....	Lac Ontario.
2. Napanee	„ „
3. Belleville	„ „
4. Port Stanley.....	„ Erié.
5. Port Albert.....	„ Huron.
6. Kincardine.....	„ „
7. Inverhuron.....	„ „
8. Meaford.....	Baie Georgienne.

QUAIS (QUÉBEC).
LES ÉBOULEMENTS.

La rampe qui conduit au vapeur a été abaissée de treize pieds, c'est-à-dire jusqu'au niveau de celle de la Malbaie et les parois ont été planchées.

MALBAIE.

Quelques réparations ont été faites au chemin macadamisé qui avait été endommagé par les inondations du printemps. On a refait une petite partie du planchéage. On a construit des heurtoirs à l'extrémité du quai.

BERTHIER, (EN BAS).

On a fait quelques réparations au quai.

L'ISLET.

On a fait quelques réparations au quai.

RIVIÈRE OUELLE.

On a fait quelques réparations à la route qui conduit au quai, et le quai lui-même a subi des réparations complètes.

RIVIÈRE-DU-LOUP, (EN BAS).

Le quai a subi quelques réparations.

RIMOUSKI.

On a fait au quai les réparations nécessaires.

QUAI DÉBARCADÈRE DU COTEAU.

Cette construction est presque finie ; il faut encore cinquante toises de pierre environ pour compléter le ballastage, et le revêtement en planches reste à faire.

QUAIS ET HAVRES DANS LES PROVINCES MARITIMES.

QUACO, N. B.

Un brise-lames de trois cents pieds de long et trente de large, avec un prolongement du côté de la mer, a été construit sur la rive est de la crique. Ce brise-lame est entièrement hors de l'eau à marée basse, et, à l'époque des marées hautes, l'extrémité extérieure est couverte de vingt pieds d'eau.

Ces constructions ont été endommagées lors de la tempête du 30 novembre 1872, et ce sont les entrepreneurs qui ont subi la perte. Du côté de la mer, on a établi un mur en talutage.

RICHIBOUCTO.

On a passé contrat pour la construction d'un brise-lame qui s'étendra sur une distance de 1,200 pieds à partir de la pointe sud de la grève nord, et pour une construction analogue qui s'étendra au nord-est sur la grève sud à 1,600 pieds, en sorte que les eaux du chenal seront parfaitement maîtrisées.

STONY CREEK.

Un quai de 300 pieds de long sur une largeur moyenne de 25 pieds et une hauteur de 30 pieds est en voie de construction pour maîtriser le courant de la rivière Petitcodiac.

HERRING COVE.

Un tiers des travaux donnés à contrat sur la côte ouest de l'anse est actuellement achevé. (Annexe 14, page 50.)

NOUVELLE-ÉCOSSE.

BROOKLYN.

Un brise-lames long de 434 pieds et s'étendant jusqu'au point où la profondeur est de 28 pieds à l'eau basse est en voie de construction sur le côté est de la baie de Liverpool, où l'on veut former un havre de refuge. Bien que ce havre ne fût pas achevé au mois de novembre 1872, plusieurs navires s'y sont réfugiés.

YARMOUTH.

On a terminé à moitié les travaux entrepris pour protéger le havre contre l'influence des vents et le roulis de la mer.

LE LITTLE HOPE.

Un soutènement en bois, avec remplissage de pierre, a été construit pour protéger la

partie exposée de cette petite île. Cette station est importante parce qu'elle se trouve sur la route des États-Unis.

PORT-WILLIAM.

Le brise-lames, sur le côté sud de la baie de Fundy, a été allongé de 67 pieds, afin de donner plus de place aux navires cherchant refuge.

MARGARETVILLE.

On a comblé le vide qui se trouvait sur le côté nord du brise-lames.

POINTE DU CHÊNE.

Un caisson solide, large de 12 pieds, a été placé sur le côté est du brise-lames. Par suite des grandes oscillations de la marée à l'embouchure de l'Avon, cette construction est à sec à mi-marée.

METEGHAN.

Les deux brise-lames formant le havre ont été réparés; on a ajouté une grande quantité de pierres au remplissage, et renouvelé le dessus de la chaussée.

GRANDE ILE TANCOOK, BAIE MAHONE.

On a construit un quai et brise-lames; il est fait partie de caissons et partie établi sur piliers. Il est peu avantageux. (Annexe 14, page 51.)

HAVRE D'AMHERST, ILES DE LA MADELEINE.

On fait dans ce havre des améliorations considérables qui seront probablement terminées au mois de septembre prochain. Jusqu'à présent l'entrée, dont la largeur varie de 30 à 50 pieds, était excessivement tortueuse; elle offrait même des dangers sérieux, étant bordée de chaque côté par des roches qui ne se trouvaient qu'à 5 à 7 pieds de profondeur à l'eau basse. Le havre est assez étendu; sa profondeur est de 15 à 20 pieds, et il peut contenir de 200 à 300 navires. Les travaux susmentionnés furent commencés en 1870, mais peu de chose fut fait jusqu'au mois de juillet de l'année suivante, époque à laquelle on enleva plusieurs tonnes de roche. Durant la saison dernière, les opérations ont été activement poussées; on a enlevé 600 tonnes de roche presque toute dure et difficile à travailler. Les vents fréquents du nord-est ont beaucoup nui aux travaux. L'année précédente, on n'avait extrait que la moitié de cette quantité de roche en se servant de la poudre; depuis, on a remplacé avec avantage la poudre par la dualine.

Quand les travaux seront terminés, on aura un chenal droit, large de 150 pieds, profond de 9 à 10 pieds à marée basse, et de 13 à 14 pieds à marée haute. Il sera nécessaire de mettre des bouées dans le chenal, afin que les navires puissent y pénétrer en tout temps sans danger.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Le gouvernement a construit ces glissoires pour faciliter le passage du bois là où il existe des obstacles à la navigation et où il n'y a pas de canal qui communique avec les eaux navigables naturellement. Les estacades forment des baies fermées à l'entrée et à la décharge de la glissoire. Elles sont destinées à recevoir le bois dans sa descente.

Les principaux districts de l'exploitation des coupes de ces provinces sont situés sur les rivières Saguenay, Saint Maurice, des Outaouais, Trent, et sur leurs affluents.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Sur cette rivière, les constructions se composent d'une glissoire de 5,840 pieds de longueur, d'une estacade de 1,314 pieds, de digues, de jetées et d'une tête de glissoire. Elles permettent d'éviter les rapides qui se rencontrent à l'endroit où le lac Saint-Jean se jette dans la rivière Saguenay.

Ces constructions embrassent environ six milles d'étendue, et sont situées sur la Petite-Décharge, le moins considérable des deux affluents du lac Saint-Jean. Elles furent commencées en 1856 et terminées en 1860.

Quelques-unes des digues, de même que les glissoires et les estacades, ont besoin de réparations, et dans certains cas d'être renouvelées. (Annexe 13, page 49).

RIVIÈRE SAINT-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 des Trois-Rivières.

STATIONS.

DISTANCES DES TROIS-RIVIÈRES.

Rivière Saint-Maurice.—

Estacades à l'embouchure.....	0 milles.
Chute de 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 "

Rivière Vermillon :—

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.

Vers la fin de mai a eu lieu une crue extraordinaire de ces rivières. Leurs eaux ont atteint une hauteur qui ne s'était jamais vue auparavant et qui était complètement inattendue. La rivière a monté de 20 à 40 pieds au-dessus de l'étiage, cette crue variant suivant la largeur et le courant de la rivière. Cette masse d'eau s'est précipitée avec une rapidité et une force auxquelles rien n'a pu résister. Dans son cours, elle a entraîné l'estacade de la chute des Grès, mettant en liberté environ 40,000 pièces de bois; elle a ensuite détruit une digue de moulin et emporté un moulin neuf avec les glissoires en cet endroit. Tous ces débris avec une grande quantité de bois en dérive, des arbres entiers avec leurs racines et leurs branches ont été emportés par ce torrent impétueux et lancés sur les estacades à l'embouchure de la rivière. A peu près vers la même époque les estacades de la rivière Shaouianigane furent brisées, augmentant la perte et le danger; car de grandes quantités de pièces de bois et de débris furent entraînés, s'unirent avec la masse qui les précédait, forcèrent les estacades à l'embouchure, qui cédèrent enfin, laissant entraîner dans le St. Laurent près de 70,000 pièces de bois. (Annexe 12, page 45.)

Les travaux à la Grand-Mère, aux Petites-Piles, aux Grandes-Piles et à la Tuque, ont plus ou moins souffert de l'inondation ci-haut décrite.

ESTACADES A L'EMBOUCHURE.

Les entrepreneurs ayant manqué à leur contrat, les travaux ont été complétés à leurs dépens par le ministère et, pendant la saison, diverses réparations ont été faites.

DIGUE DES GRANDES-PILES.

Cet ouvrage a été poussé avec beaucoup de vigueur. La profondeur étant plus grande qu'on ne l'avait prévu, parce qu'il avait été impossible de sonder complètement la chute en chaloupe, il fallut ajouter de la force à la digue; le coût de l'ouvrage a été, en conséquence, augmenté.

Cette construction a été aussi endommagée par l'inondation plus haut mentionnée, et quelques réparations ont été nécessaires.

[SHAOUINIGANE.

Un nouveau caisson d'amarrage a été construit, et les constructions renforcées et renouvelées là où c'était nécessaire.

GRAND'MERE.

L'estacade a été en partie renouvelée, et on a fait des réparations à la station.

LA TUQUE.

1,200 pieds d'estacades ont été posés.

CHUTE AUX IROQUOIS.

1,100 pieds d'estacades ont été posés. La glissoire en cet endroit est presque usée; une nouvelle est nécessaire.—(Appendice 12, page 44.)

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 Sainte-Anne, à l'embouchure de la rivière des Outaouais jusqu'aux embouchures des principaux affluents; aussi jusqu'aux stations où il y a des glissoires ou d'autres constructions.

PLACES.	DISTANCES DE SAINTE ANNE.
Carillon.....	27 milles.
Grenville.....	40 „
Rivière Nation.....	63 „
Rivière du Lièvre.....	79 „
Rivière Gatineau.....	96 „
Chute de la Chaudière.....	98 „
Petite Chaudière.....	100 „
Remous.....	102 „
Lac des Chênes.....	105 „
Rivière Quio.....	129 „
Station des Chats.....	131 „
Tête des Chats.....	134 „
Rivière Mississipi.....	134 „
Rivière Madawaska.....	136 „
Rivière Bonnechère.....	148 „
Les Cheneaux.....	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 „

Roche-Capitaine.....	253	“
Deux-Rivières.....	266	“
Rivière Mattawan.....	286	“
“ Antoine.....	293	“
“ Beauchêne.....	315	“
“ Poro-Epic.....	326	“
“ Grand Opemiconne.....	333	“
“ Keepawa.....	349	“
“ Montréal.....	355	“
Fort Témiscamingue.....	367	“
Rivière Ottetail.....	384	“
Rivière Blanche.....	386	“
Rivière des Quinze.....	389	“

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

LISTE DES STATIONS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

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.	Distances de l'embouchure de l'Outaouais à Sainte-Anne.
1. Carillon.....	27 milles.
2. Chaudière... { rive nord, Hull. } { rive sud, Ottawa. }	98 “
3. Petite Chaudière.....	100 “
4. Remous.....	102 “
5. Rapide du Chêne.....	104 $\frac{1}{4}$ “
6. Station des Chats.....	131 “
7. Tête des Chats.....	134 “
8. Chéneaux.....	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	“	“	“	2,000	“
3,835	“	“	“	3,835	“
29,855	“	“	“	29,855	“
8,656	“	“	“	8,656	“
346	“	“	“	346	“
1,981	“	“	“	1,981	“
52	“	“	“	52	“
3	“	“	“	3	“
3	“	“	“	3	“

Le contrôleur de ces constructions attire l'attention sur le fait que, une grande quantité de terres ayant été défrichée, le courant est plus fort sur les différents cours d'eau, que les glissoires ont à souffrir en conséquence, et qu'il ne faudra pas perdre de vue ce fait à l'avenir. Le commerce de bois de la vallée de l'Ottawa semble consister également en bois équarri et en madriers de sciage, et il faudra à l'avenir un plus grand nombre d'estacades.

Les constructions actuelles de l'Ottawa, y comprises celles de la compagnie d'amélioration du haut de l'Ottawa, donnent passage à plus d'un million et demi de pièces de bois en grume.

Les constructions de la Chaudière et de Hull, y compris les ponts, ont été réparées.

Les diverses glissoires aux rapides du Calumet, de la Montagne, du Portage-du-Fort et des Chats, ont été bien entretenues.

La maison du surintendant des glissoires, à Ottawa, a été agrandie et peinte.

L'estacade des Chenaux a été agrandie. Deux nouvelles jetées, avec madriers d'arrêt pour élever l'eau au rapide de la Montagne, ont été construites. On construit une nouvelle glissoire à la Roche Capitaine. On a passé contrat pour draguer la barre de sable qui se trouve près de l'estacade de la Gatineau.—(Annexe 11, page 41.)

RIVIÈRE DES PRAIRIES.

Cette rivière quitte l'Outaouais près du lac des Deux-Montagnes, et se jette dans le Saint-Laurent en aval de l'île de Montréal. Elle est, en réalité, la continuation de la rivière des Outaouais.

Le quai, endommagé par la glace, au Sault au Récollet, a été réparé.

RIVIÈRE GATINEAU.

La Gatineau coule du nord, et se jette dans l'Outaouais à un point situé à environ 96 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.

Les constructions sur cette rivière ont été maintenues en bon état de service. Il a été nécessaire de faire des travaux additionnels pour donner plus de force aux estacades situées à son embouchure, de plus grandes facilités étant requises, tant par ceux qui sont engagés dans le commerce du bois de construction, que par les expéditeurs et les propriétaires de barges.

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 Sainte-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. Ile Balmer; | 12. Ile 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	pièdes linéaires de glissoires;
18,179	“ estacades;
4,080	“ barrages;
182	“ ponts;
43	jetées;

- 1 habitation pour le gardien de la glissoire, et
1 atelier.

Durant cette saison, les constructions sur cette rivière ont été entretenues en bon état.

RIVIÈRE COULONGE.

Cette rivière assèche 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 Sainte-Anne, sur la rive nord.

Voici la liste des constructions du gouvernement faites sur cette rivière :—

Estacade de l'embouchure... ..	300	pièdes 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 Sainte-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	pieds linéaires de glissoire;
346	“ de jetée;
135	“ barrage incliné.

Le fond de la glissoire a été réparé et renforcé.

LA PÉTÉWAWA.

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 Sainte-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
(une glissoire et une suite de digues et
d'estacades); | 12. Coude du Rapide. |
| 4. Rapide de Thompson; | 13. Pied du Long-Sault; |
| 5. Rapide de Sawyer; | 14. Milieu du Long-Sault; |
| 6. Rapide Meno; | 15. Tête du Long-Sault; |
| 7. En aval du lac à la Truite; | 16. Entre le Long-Sault et le lac aux Cèdres
(rive sud); |
| 8. Gros Remous; | 17. Entre le Long-Sault et le lac aux Cèdres
(rive nord); |
| 9. Ile aux Cèdres; | 18. Lac 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 linéaires de glissoire
8,469	“ d'estacade;
2,077	“ digues, et
7	jetées.

SUR LE BRAS NORD.

480	pieds	linéaires	de	glissoire ;
2,671		“		d'estacade ;
1,131		“		dignes, et
23				jetées.

SUR LE BRAS SUD.

2,134	pieds	linéaires	de	glissoire ;
388		“		dignes.

Ces constructions ont été entretenues en bon état. On a donné un contrat pour une glissoire à pièces isolées près du lac Traverse ; une partie seulement des matériaux ont été livrés pour cette construction.

RIVIÈRE 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 Sainte-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	linéaires	de	glissoire ;
800		“		d'estacades ;
1,324		“		de digues, et
6				jetées.

Ces constructions ont été maintenues en bon état.

RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE.

La rivière Trent se jette dans la baie de Quinté, lac Ontario, à Trenton, 67 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.

La différence de niveau entre le lac Ontario, à l'embouchure de la Trent, et la tête du lac Scugog, est de 570½ pieds, et sur la distance totale entre ces deux points 152¾ milles seulement sont navigables, et 37¾ milles ne sont pas praticables, même pour les chaloupes.

Sur cette distance, différentes constructions ont été érigées.

Ci-suit une table des distances de la baie de Quinté :

STATIONS.		Distances en milles en amont de l'embouchure de la rivière Trent.
Sur la rivière	Trent, rapide des Neuf-Milles (ou de la veuve Harris).....	9
"	rapide de Chisholm.....	15½
"	chute de Ranney.....	33½
"	Campbellford.....	34½
"	île de Fiddler.....	36
"	chute du Milieu.....	37½
"	baie du Corbeau.....	38
"	chute de Heely.....	42¾
"	Hastings (rapide de Crook).....	54½
Sur la rivière	Otanabee, 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.....	140¾
Sur la rivière	Scugog, — Lindsay.....	161¼

RAPIDE DE CHISHOLM.

Ici, l'écluse est détériorée; la digue, les estacades et les jetées sont en assez bon état.

CHUTE DE RANNEY.

Les constructions sont entièrement détériorées.

CAMPBELLFORD.

La digue, la glissoire, les jetées et les estacades sont en bon état.

CHUTE DU MILIEU.

Les constructions sont en bon-état.

CHUTE DE HEELEY.

La digue demande des réparations; la glissoire est hors d'usage.

HASTINGS.

Une estacade protectrice a été érigée sur la rive nord du canal, en amont de l'écluse, et le pont tournant a été en partie planchéié. Quelques constructions additionnelles sont recommandées, ainsi que la nomination d'un contrôleur pour les surveiller.

RAPIDES DE WHITLAS.

L'écluse est en bon état, sauf les portes, qui ont des fuites. L'éperon a été endommagé par la dernière inondation, et doit être renouvelé.

 PETIT-LAC.

Trois piliers d'estacades ont été renouvelés.

 BUCKHORN.

L'état de la digue nécessite des réparations.

 BOBCAYGEON.

Les portes d'écluse ont été réparées et sont en bon état. On travaille à donner plus de force et de solidité au pont tournant et à la digue.

 LINDSAY.

L'écluse est en bon état. Le gouvernement d'Ontario fait actuellement différentes constructions pour l'amélioration des abords de cette écluse. (Annexe 10, page 3.)

 CHEMINS ET PONTS.

Les chemins sous le contrôle du gouvernement fédéral, sont :

Le chemin MÉTAPÉDIAC,—à l'exception de 14 milles à chaque extrémité.

Le chemin de TÉMISCOUATA.

Le chemin d'HUNTINGDON à PORT LOUIS.

CHEMIN MÉTAPÉDIAC.

Cette route commence à Saint-Flavie, 201 milles en bas de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent, et s'étend jusqu'à un point sur la rivière Ristigouche distant d'environ 10 milles de la baie des Chaleurs, où elle se relie aux routes de la côte dans la province de Québec et du Nouveau-Brunswick.

Elle a été entretenue en bon état.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Cette route relie les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick. Sa longueur, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à la ligne frontière entre les deux provinces, est de 67 milles. Les ponceaux ont été complètement réparés depuis la rivière du Loup jusqu'au lac Témiscouata; on éssarte le bois de chaque côté, et la surface du chemin a été couverte de gravier. On a acheté et transporté sur le terrain une partie du bois nécessaire à la reconstruction du pont sur la rivière Verte. Les fossés et les terrains avoisinants ont été débarrassés d'une partie des arbres de seconde venue.

CHEMIN D'HUNTINGDON A PORT-LOUIS.

Cette route s'étend de Port-Louis, sur le lac Saint-François, à Huntingdon, dans la province de Québec. Elle est de 8 milles de long, et ayant été reconnue nécessaire pour des fins militaires, le gouvernement du Canada en a pris possession en 1869.

La partie argileuse de la route a été bien réparée, et le planchéage, déplacé par les eaux hautes du printemps de 1872, a été remplacé.

PONT SUSPENDU UNION, OTTAWA.

Il a été en partie repeint, et la maison de péage a été améliorée.

EDIFICES PUBLICS.

PROVINCE D'ONTARIO.

OTTAWA.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

La lanterne de la tour est maintenant terminée. On travaille à améliorer la ventilation de la Chambre des Communes.

BIBLIOTHÈQUE.

Les travaux sont si avancés que la toiture pourra être posée avant l'hiver.

ÉDIFICES DES MINISTÈRES.

Bloc est.—On travaille actuellement à convertir en bureau une partie de l'étage mansardé.

Bloc ouest.—L'appareil de chauffage doit être agrandi.

TERRAINS PUBLICS.

Les murs de la palissade d'enceinte seront terminés, et la grille en fer posée pour le mois de novembre.

Les dessins de M. Marshall Wood pour l'ornementation de ces terrains ont été adoptés et les travaux seront immédiatement commencés.

BUREAU DE POSTE, OTTAWA.

Cet édifice renfermera les bureaux de la Douane et du Revenu de l'Intérieur. Faisant face aux écluses sur le Rideau, il est situé entre les rues Wellington et Sparks, à la tête des deux ponts. Style palladien.

Les contrats pour les constructions sont donnés.

RIDEAU HALL.

On se sert maintenant de la salle de réception, mais elle requiert encore des décors auxquels on travaille actuellement.

Une serre nouvelle a été construite.

Les additions à la maison du secrétaire militaire sont terminées.

Le gaz a été posé partout l'édifice. (Annexe 18, page 121.)

LONDON.

BUREAU DE LA DOUANE.

Cet édifice, de style italien avec une tour d'horloge, est situé au coin des rues Richmond et Nord-Est, ayant façade sur la première. Il est maintenant presque terminé.

BUREAU DE POSTE.

Vu l'augmentation des affaires, cet édifice a dû être agrandi.

On construit actuellement une station pour les immigrants entre les gares des chemins de fer du Grand-Occidental et du Grand-Tronc. (Annexe 18, page 123.)

HAMILTON.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice étant trop petit pour les besoins du public, on a préparé des plans pour donner plus d'espace.

BUREAU DA LA DOUANE.

De légères réparations ont été faites. (Annexe 18, page 124.)

TORONTO.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice est presque achevé. Il fait face à la tête de la rue Toronto. Il est du genre italien avec beaucoup d'ornements d'architecture.

NOUVEAU BUREAU DE DOUANE.

Cet édifice sera érigé sur l'emplacement actuel, le terrain étant agrandi. Le style adopté est celui de la renaissance. Les contrats sont donnés.

STATION DES IMMIGRANTS.

De légères réparations ont été faites durant l'année.

ÉDIFICES POUR LES SUCCURSALES DES MINISTÈRES.

Le bureau de poste actuel, dont l'architecture est assez compliquée, sera converti en bureaux pour le député-receveur-général, pour la division du bureau du Revenu de l'Intérieur, et pour une division de la Marine et des Pêcheries. Les plans sont préparés, et aussitôt que l'achèvement du nouveau bureau de poste permettra de quitter cette bâtisse, l'ouvrage sera commencé. (Annexe 18, page 125.)

KINGSTON.

BUREAU DE LA DOUANE.

Il est urgent de refaire la toiture, et quelques autres réparations sont nécessaires.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations à la toiture et ailleurs sont devenues nécessaires. (Annexe 18, page 127.)

PROVINCE DE QUEBEC.

MONTREAL.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est situé au coin des rues Saint Jacques et Saint-François-Xavier. Il est bâti dans le style italien, avec beaucoup d'ornements. Les murs du soubassement sont terminés et l'on pousse les travaux avec activité.

DOUANE.

Un appareil de chauffage a été placé dans l'édifice.

STATION DES IMMIGRANTS.

Cette station a été construite pour la commodité des immigrants près du village des Tanneries, joignant la voie du Grand-Tronc.

QUÉBEC.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

Le nouveau bureau de poste est maintenant occupé.

DOUANE.

Des réparations ont été faites à l'édifice.

OBSERVATOIRE.

Une maison pour le directeur est en voie de construction.

HOPITAL DE MARINE.

Des réparations considérables sont nécessaires.

CITADELLE.

La gelée, pénétrant dans la maçonnerie des casemates, a causé des dommages sérieux. En conséquence, à moins que de promptes mesures ne soient prises, les dommages allant en augmentant, plusieurs des murs s'écrouleront faute de liaison. Une partie du logement des officiers a été réparée et employée comme résidence d'été par Son Excellence le Gouverneur-Général. Ces édifices sont généralement en bon état, sauf une partie de la toiture qui a besoin d'être renouvelée.

Si ces constructions doivent rester à la disposition de la garnison, il faudra les maintenir en bon état. La gelée a des effets excessivement destructeurs sur les constructions de ce genre, surtout lorsqu'ils sont situés dans une position exposée comme celles-ci.

BUREAU DES MESUREURS DE BOIS.

L'édifice a été complètement réparé.

STATION DES IMMIGRANTS, POINTE-LÉVIS.

On agrandit actuellement l'édifice pour la commodité des immigrants.

STATION DE LA QUARANTAINE, GROSSE-ILE.

Des contrats ont été passés pour plusieurs édifices et une nouvelle chapelle. (Annexe 18, page 129.)

TROIS-RIVIERES.**DOUANE.**

Les plans pour un édifice devant aussi contenir les bureaux du revenu de l'intérieur ont été préparés et des soumissions seront demandées sous peu.

SHERBROOKE.**STATION DES IMMIGRANTS.**

On a fait quelques travaux nécessaires.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

SAINT-JEAN.**BUREAU DE POSTE.**

L'édifice est dans le style italien et situé près du bureau de la douane et de la traverse Carleton. Les fondations, qui ont été difficiles à placer, l'ont été avec beaucoup de soin. Les contrats sont maintenant donnés.

DOUANE.

Quelques réparations ont été faites. Vu sa situation, on placera sur le toit de cet édifice la nouvelle station de signaux.

BANQUE D'ÉPARGNE.

Les changements devenus nécessaires ont été complétés.

STATION DE LA QUARANTAINE, ILE-AUX-PERDRIX.

On a fait des arrangements pour la construction d'une nouvelle station de signaux. Un quai a été construit afin d'éloigner le courant de l'île.

CHATHAM.**DOUANE.**

Les bureaux de poste et du revenu de l'intérieur sont placés dans cet édifice, qui a été acheté dernièrement. Quelques changements seront nécessaires pour le rendre propre à l'usage auquel il est destiné.

NEWCASTLE.**DOUANE.**

On a acheté un édifice pour y placer les bureaux de la douane; quelques réparations sont actuellement faites pour le rendre propre à ce service.

MIRAMICHI.**STATION DE LA QUARANTAINE.**

Les édifices en voie de construction seront bientôt achevés.

ST. ANDRÉ.**HOPITAL DE MARINE.**

Les contrats pour la construction de l'édifice devant remplacer celui détruit par le feu ont été donnés. (Annexe 18, page 130.)

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.**HALIFAX.****ÉDIFICE FÉDÉRAL.**

L'appareil de chauffage a été réparé.

ÉDIFICE DE LA QUARANTAINE, ILE LAWLOR.

Les différentes constructions pour lesquelles des contrats avaient été accordés sont maintenant achevés et prêts pour l'occupation.

DOUANE DE PICTOU.

La construction projetée est encore sous considération. (Annexe 18, page 133.)

PROVINCE DE MANITOBA.**FORT-GARRY.****BUREAU DE POSTE.**

Les plans ont été préparés pour cet édifice ainsi que pour les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et autres bureaux.

PÉNITENCIER.

Les plans généraux ont été préparés et approuvés.

PEMBINA.**BUREAU DE LA DOUANE.**

Un plan pour un nouvel édifice à être érigé de ce côté-ci de la ligne frontière a été préparé et approuvé. (Annexe 18, page 134.)

PROVINCE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

VICTORIA.

BUREAU DE POSTE.

Un édifice devant contenir les bureaux de poste, de la banque d'épargne, des bureaux publics et des sauvages est en voie de construction.

DOUANE.

Des plans ont été préparés pour un édifice devant contenir le bureau de la douane et des succursales des bureaux du revenu de l'intérieur et de la marine et pêcheries.

PÉNITENCIER.

On est à préparer les plans pour cet édifice. (Annexe 18, page 134.)

TERRAINS ET BAUX.

Un état détaillé est donné dans l'annexe 19, page 135, de tous les pouvoirs d'eau, ou autres propriétés publiques, sur les canaux loués par le ministère durant l'année fiscale, ainsi que de toute propriété achetée et vendue, avec les noms des parties intéressées, les prix payés, et les circonstances sous lesquelles chaque transaction a eu lieu.

ARBITRAGES.

Durant la dernière saison, onze réclamations contestées ont été référées aux arbitres. Sur ce nombre, deux sont encore pendantes, trois des requérants n'ont rien obtenus, et le reste des réclamations, formant un montant total de \$25,332.14, a été adjugé à la somme de \$8,169.61. (Annexe No. 20, page 139.)

CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

SECTION EST.

Dans la vue d'obtenir pour le public toutes les commodités possibles, la section de ce chemin située à l'est de la rivière du Loup fut, aussitôt achevée, temporairement placée sous la direction de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc en vertu d'un arrangement établi par ordre en conseil, en date du 25 novembre, sujet, cet arrangement, à finir sur avis donné trois mois d'avance par aucune des parties.

Le gouvernement fournit deux locomotives et les chars-fermés nécessaires, lesquels ne doivent pas voyager à l'ouest de la Pointe-Lévis. Les provisions et le matériel envoyé pour le chemin de fer Intercolonial seront transportés sans frais lorsqu'ils seront envoyés par ces chars.

La compagnie de chemin de fer est obligée d'entretenir le chemin et le matériel roulant, sauf les tranchées à percer dans l'argile à Trois-Pistoles.

Le prix de passage pour les passagers, et les prix pour transport d'effets sont établis par ordre en conseil, et la compagnie perçoit les revenus bruts.

Des trains réguliers ont été expédiés jusqu'à Cacouna durant l'été de 1872. En décembre de la même année, la ligne a été ouverte jusqu'à Post-Road, parcours de 22½ milles, et des trains ont été expédiés par intervalles durant l'hiver. Depuis le printemps dernier, la ligne a été, sur cette distance, en opérations régulières.

A mesure que les sections seront livrées par l'entrepreneur, elles seront mises au service du public sous telles conditions qui pourront être avantageuses.

Les arrangements ont été exécutés d'une manière satisfaisante. Il n'est arrivé aucun accident digne de remarque.

SECTION OUEST.

La ligne de chemin de fer ci-devant construite par le gouvernement fédéral, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, s'étend depuis Halifax jusqu'à Truro, et de cette dernière localité jusqu'à Pictou, distance de 113 milles. A la jonction de Windsor, à 13½ milles d'Halifax, une ligne d'embranchement, longue de 32 milles, unit le terminus est du chemin de fer de Windsor et Annapolis à la ville de Windsor.

Les chemins de fer dans la province du Nouveau-Brunswick, ci-devant sous le contrôle direct du ministère, sont : la ligne du chemin de fer Européen et de l'Amérique du Nord, s'étendant depuis Saint-Jean jusqu'à la Pointe-du-Chêne, distance de 108 milles, et le chemin de fer Intercolonial entre Painsec et Amherst, distance de 41 milles.

Par ordre en conseil, ces chemins de fer furent, le 9 novembre 1872, fusionnés sous le nom de chemin de fer Intercolonial, et placés sous le contrôle général de M. Lewis Carvell. Pour rendre les travaux plus effectifs, ils ont été séparés en trois divisions :

1o. La division est, comprenant la partie connue comme chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, comme suit :

De Halifax à Truro.....	61 milles
L'embranchement de Pictou, de Truro à Pictou.....	52 „
L'embranchement depuis la jonction de Windsor, 13 milles de Halifax à Windsor, étant le terminus est du chemin de fer de Windsor et Annapolis.....	32 „
	<hr/>
	145 „

2o. La division centrale, s'étendant de Truro à Painsec sur le chemin de fer Intercolonial, entre Moncton et la Pointe-du-Chêne..... 118 „

3o. La division ouest, comprenant la ligne entre Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et la Pointe-du-Chêne sur le golfé Saint-Laurent..... 108 „

371 milles.

Je renvoie respectueusement Votre Excellence au rapport de M. Carvell, (Annexe No. 17, page 91), pour la liste des nominations du personnel employé dans les différents bureaux de la ligne. Les accidents ont été légers durant la dernière saison :

1o. Le 30 novembre dernier, le train express de parcours total a déraillé, et un passager a été légèrement blessé. Les dégâts causés à l'outillage sont de peu de conséquence ;

2o. 23 janvier, un garde-frein est malheureusement tombé du haut d'un char de fret et s'est tué ;

3o. Le 29 janvier, par la négligence du conducteur et du mécanicien, le train de Windsor et Annapolis frappa un train spécial chargé de charbon ; le char à bagage attaché à ce train fut détruit, mais il n'y eut personne de blessé ;

4o. Le 13 février, un garde-frein étant de service, a glissé d'un char à charbon et s'est tué ;

5o. Le 27 février, un char de première classe et le char de la malle, faisant partie du train express de St. Jean à Halifax furent arrachés du train par une lisse brisée ; cinq (5) passagers ont été légèrement blessés ;

6o. Le 3 avril, le train No. 2 frappa le train No. 7. Cet accident est imputable à la déobéissance aux ordres de la part du conducteur Ryan et du mécanicien Alexander Cameron du No. 2 ; ce dernier perdit malheureusement la vie ; le chauffeur eut à souffrir l'amputation d'une jambe. Le préposé au bagage du No. 7 et trois passagers furent sérieusement blessés.

Il appert des rapports faits que les recettes totales d'embranchement de Windsor étant inclus, à partir du 11 novembre 1872, sont :

Passagers.....	\$158,700.09
Frêt.....	255,345.29
Malles.....	19,860.92

\$433,906.30

Les recettes de l'embranchement de Windsor étant déduites, la ligne principale, tel qu'il appert à l'Annexe chemin de fer Intercolonial, A. 3, a produit \$416,139.26 pour 371 milles, soit environ \$1,121.66 par mille pour huit mois, ou \$33.⁹⁹/₁₀₀ par mille pour chaque semaine.

Les dépenses se sont élevées à :

Force motrice (ligne principale).....	\$195,372.14
Dépenses pour chars.....	134,272.91
Entretien de la voie et des constructions (ligne principale).....	236,517.80
Dépenses aux stations.....	65,724.60
Frais généraux.....	61,837.34

\$693,724.79

Entretien de la voie et des constructions sur l'embranchement de Windsor..... \$10,563.70

Total..... \$704,288.49

On voit que les dépenses ont excédé les recettes au montant de \$270,382.19. Il ne faut cependant tirer aucune conclusion de ces chiffres; et vu le peu de temps pendant lequel la ligne a été en opération d'après ce système, il est impossible d'établir aucunes données quant à l'avenir. Un exposé des circonstances sous lesquelles cette organisation fut formée justifiera cette assertion. Antérieurement au 9 novembre 1872 les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick étaient exploités sous la direction de deux autorités séparées ayant des bureaux principaux à Halifax et à St. Jean. La position géographique de ces deux villes doit être prise en considération, car à cette époque aucune ligne de communication ne les reliait; cette partie intermédiaire de la ligne, bien qu'incomplète, fut couverte ce jour-là, anniversaire de la naissance du Prince de Galles. Mais la nécessité d'établir une ligne de communication était telle que toute autre considération fut regardée comme secondaire. La conséquence a été que la ligne était loin d'être complétée à différents degrés sur tout son parcours; il devint par conséquent nécessaire de la mettre sur toute la longueur du parcours dans un état d'utilité complète. C'est pourquoi les rapports fournis pour ces mois ne peuvent en aucune manière donner une idée de ce que pourront être les opérations et les frais d'entretien à l'avenir.

Je puis mentionner un fait, c'est que cette ligne a été heureusement exempte d'accidents sérieux. Cependant un incendie s'est déclaré dans la nuit du 10 novembre et a causé de grands dommages, mais à raison des préparatifs antérieurement faits pour transporter les ateliers à Moncton, la perte ne fut pas aussi considérable qu'on aurait dû croire.

La toiture de la salle des machines à Halifax fut aussi incendiée, et il a fallu la reconstruire.

Plusieurs constructions nouvelles et importantes ont été faites l'année dernière; cependant on ne peut pas encore dire que la ligne est dans un état parfait, car beaucoup de réparations sont encore requises. Il est nécessaire de prendre des précautions additionnelles contre les neiges abondantes dans les montagnes Cobequid, et d'ériger des clôtures à neige dans d'autres localités. De nouvelles constructions deviendront aussi nécessaires à mesure que la circulation augmentera. On travaille avec activité à mettre aussitôt que possible le chemin dans le meilleur état d'opération, et on a préparé des évaluations de travaux et du matériel requis pour le placer dans un état parfait.

Les travaux ont été avancés sur l'embranchement de l'île Dorchester, et sur la ligne de Londonderry aux mines de l'Acadie.

Les deux cinquièmes à peu près de la ligne d'embranchement, longue de deux milles, conduisant du chemin de fer Intercolonial jusqu'au quai au lest, en la cité de St. Jean, sont achevés. Cette construction est faite dans le but d'atteindre les eaux profondes dans le port, et elle comprend une longueur de 4,600 pieds de quai en coffrages de vingt pieds de largeur à une profondeur de quinze pieds d'eau. Les travaux sont suspendus temporairement à cause de la mort de l'entrepreneur.

COMMUNICATIONS AVEC LE NORD-OUEST.

La ligne de communication entre Fort-Garry et le débarcadère du Prince-Arthur est maintenant généralement reconnue comme la route d'été qui doit être prise pour aller dans la province de Manitoba. Quoiqu'elle n'ait été que très-peu améliorée, elle offre cependant de grands avantages pour le transport du fret ainsi que pour les émigrants se rendant à la Rivière-Rouge.

Avant que ces cours d'eau navigables eussent été améliorés et rendus accessibles, on ne pouvait passer par le territoire britannique pour aller de ce territoire à la vallée de l'Assiniboine qu'au prix de dépenses qui rendaient cette route presque impossible et tout le transport pour la Rivière-Rouge — du Sud jusqu'à Fort-Garry — se faisait nécessairement à travers l'Etat de Minnesota.

Il y a aux États-Unis deux routes ouvertes au choix du voyageur : l'une, de Détroit à Duluth, passant par St. Paul, et entièrement par chemin de fer ; la seconde, par vapeur, partant de Détroit, remontant le lac Huron et pénétrant dans le canal Ste. Marie, suit le lac Supérieur sur la plus grande portion de son parcours jusqu'à Duluth, qui se trouve à l'extrémité ouest de ce lac.

Sur les deux lignes des États-Unis, les distances sont comme suit :

	Milles.
Par chemin de fer de Toronto à Détroit.....	225
“ Détroit à Chicago.....	284
“ Chicago à St. Paul.....	408
“ St. Paul à Duluth.....	150
“ Duluth à Morehead.....	252
Par chemin de fer.....	1319
Par diligence, de Morehead à Fort-Garry.....	252
Total.....	1569

La distance par eau est comme suit :

	Milles.
Par chemin de fer, de Toronto à Détroit.....	225
Par vapeur, de Détroit par les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Duluth.....	773
Par chemin de fer, de Duluth à Morehead.....	252
Par diligence, de Morehead à Fort-Garry.....	250
Total.....	1500
Etant par chemin de fer.....	477
“ vapeur.....	773
“ diligence.....	250
Total.....	1500

La route canadienne comprend les sections suivantes :

	Milles.
Par chemin de fer, de Toronto à Collingwood.....	94.00
Par vapeur, de Collingwood au débarcadère du Prince-Arthur, en passant par le lac Supérieur.....	532.00
	Milles.
Du débarcadère du Prince-Arthur au lac Shebandowan. . .	45.00
Du lac Shebandowan à l'angle Nord-Ouest, eaux navigables et portages.....	312.05
Chemin de Fort-Garry, à partir de l'angle Nord-Ouest jusqu'à Fort-Garry.....	95.00
	452.05
Total.....	1,078.05

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires sur la route canadienne, entre le débarcadère du Prince-Arthur, lac Supérieur, et Fort-Garry, sur la Rivière-Rouge; il indique aussi l'étendue des sections navigables, le nombre et la longueur des portages et la longueur des chemins aux extrémités de la ligne.

Sections de la route.	Transport par terre.		Eaux navigables. Milles.
	Chemin.	Portage.	
	Milles.	Milles.	
Du débarcadère du Prince Arthur au lac Shebandowan.....	45		
Lac Shebandowan			18 00
Portage No. 1.—Conduisant au lac Kashabowie.....		0 75	9 00
do 2.—Portage de la hauteur des terres conduisant au lac des Mille Lacs, cours d'eau se dirigeant au nord-ouest et au sud-est.		1 00	18 50
do 3.—Portage du Baril.....		0 25	8 00
do 4.—Portage Brulé.....		0 25	12 00
do 5.—Portage des Français.....		1 75	15 00
do 6.—Portage des Pins.....		0 38	1 22
do 7.—Portage des Deux-Rivières.....		0 40	16 00
do 8.—Portage de la Maligne. (A dos. On n'entretient pas de chevaux à cet endroit.).....			10 00
do 9.—Portage de l'Île.....		0 06	17 00
do 10.—Portage Nequaquon.....		3 25	15 00
do 11.—Portage de la chute de la Chaudière.....		0 12	44 00
do 12.—Portage de Fort François.....		0 12	120 00
De l'angle nord-ouest du Lac des Bois à Fort-Garry.....	95		
	140	8 33	303 72

RÉCAPITULATION.

	Milles.
Routes aux extrémités.....	140 00
Portages.....	8 33
Eaux navigables.....	303 72
Distance totale.....	452 05

La route canadienne est généralement reconnue comme l'Ancienne Route des Canots et, sauf les deux étendues de chemin qui se trouvent à chaque extrémité, traverse partout les lacs intermédiaires que suivaient anciennement les *voyageurs*. Avant que cette ligne eût été améliorée, le sentiment public avait été fortement prévenu contre son usage, et l'on croyait généralement que toute la région était moitié savane et moitié roche, en sorte qu'aucune amélioration ne pourrait être faite sans encourir des dépenses formidables. Le rapport du capitaine Palliser au parlement impérial sur la région du Nord-Ouest, publié en 1863, est rédigé dans ce sens :

“ Comme ligne de communication avec la Rivière-Rouge et les prairies de la Saskatchewan, dit-il, la Route des Canots du lac Supérieur au lac Winnipeg, quand même elle serait améliorée à grands frais, serait toujours trop pénible et trop dispendieuse pour transporter les émigrants et ne pourrait jamais servir à l'introduction du bétail, la région qu'elle traverse étant trop tourmentée et n'offrant que très-peu de pâturages. Je ne puis donc recommander au gouvernement impérial de favoriser aucun projet tendant à établir une route, soit par terre soit par eau, sur cette ligne, parce que les avantages qu'elle offrirait ne seraient aucunement proportionnés aux dépenses qu'elle entraînerait ; je ne puis non plus recommander les dépenses qui seraient nécessaires pour l'établissement d'une route, exclusivement sur le territoire anglais, entre le Canada et l'établissement de la Rivière-Rouge. ” *

C'est au mois de juillet 1869 que fut inséré au budget un item pour l'amélioration de cette ligne, et la route du Prince-Arthur fut immédiatement commencée et continuée durant l'hiver.

Au mois de juillet 1870, la route de Fort-Garry fut commencée. C'est la même année qu'une expédition fut envoyée à Manitoba, sous le commandement du colonel Wolseley.

Les troupes étaient rendues à la baie du Tonnerre dans les derniers jours de juin, et arrivèrent à Fort-Garry le 28 août. Au retour de l'expédition, les bateaux furent laissés en la possession du ministère des Travaux Publics, et, au printemps de 1871, ils furent réparés afin qu'on pût les utiliser sur la route. Durant l'été, six petits remorqueurs furent placés sur les sections navigables les plus longues, et l'on continua à se servir des embarcations à rames et à avirons sur les distances les plus courtes. Comme on constata de bonne heure que les vapeurs étaient indispensables sur les longues sections navigables du lac des Bois et de la rivière à La Pluie, dont le premier est sujet à de fortes tempêtes, on passa contrat, au printemps de 1871, pour deux vapeurs destinés à ces sections.

* *Parliamentary Report. Exploration, by Captain Palliser, of the portion of British North America which, in latitude, lies between the British Boundary Line and the Eighth of Land or water shed of the Northern or Frozen Ocean respectively, and in longitude, between the West on shore of Lake Superior and the Pacific Ocean, during the years 1857, 58, 59 and 60. London, 1863.*

Les entrepreneurs ayant failli, le ministère fut obligé de prendre de nouveaux arrangements pour faire construire les vapeurs, à la journée, et ils ne purent être terminés que durant l'été de 1873. L'établissement de ces vapeurs a considérablement amélioré la condition de cette route à cause des facilités qu'ils ont apportées au transport du fret et des passagers.

Du portage de la chute de la Chaudière jusqu'à l'angle nord-ouest, en traversant le lac des Bois, ils franchissent une distance de 164 milles, sauf un étroit portage de 0.12 de mille.

Durant l'hiver de 1871-72, on a construit et placé sur la ligne, à l'ouverture de la navigation en 1872, six barges découvertes et trois remorqueurs de plus grandes dimensions que ceux qu'on avait déjà.

On a fait aussi de grandes améliorations aux routes du Prince-Arthur et de Fort-Garry.

Jusqu'en 1871, on n'avait fait aucuns travaux sur les portages. Durant la saison des travaux de cette année-là, les portages les plus difficiles ont été rendus accessibles au moyen de digues. On a augmenté la profondeur des lacs sur divers points.

En automne, 1871, une seconde expédition fut dirigée sur Manitoba. Le 25 octobre les troupes quittèrent les côtes du lac Supérieur, et l'expédition arrivait à l'angle nord-ouest, le 10 novembre.

Les travaux furent continués durant les saisons de 1872-73. On a construit des digues presque partout où elles étaient nécessaires pour élever le niveau, et l'on a fait des excavations, en sorte que l'on a une ligne de navigation de cinq pieds de profondeur interrompue par des portages; toutefois on travaille encore sur la section de la rivière Maligne, distance de 10 milles. On a beaucoup raccourci la distance en reliant le lac Néquaquon au lac Nameukan. En faisant un portage de $3\frac{1}{4}$ milles, on arrive à un point qu'on ne pouvait auparavant atteindre qu'après avoir navigué sur une distance de 25 milles, par le lac Loon, et franchi les trois portages de Loon.

Des stations ont été établies pour les émigrants à divers points; le gouvernement a dû se charger de ces travaux qui n'offraient pas assez d'avantages aux entrepreneurs particuliers.

Au débarcadère du Prince-Arthur, on a complété un quai de 600 pieds de long, avec une aile de 200 pieds, et le tout était prêt à l'ouverture de la navigation en 1873.

Au commencement du printemps de 1873, les remorqueurs construits à Collingwood l'hiver précédent furent répartis sur la route. Ils sont de plus grandes dimensions que ceux en usage auparavant; leur longueur est de 45 pieds et la hauteur de cale de cinq pieds. Des barges pontées, munies de cabines, et des bateaux découverts pouvant servir au transport des chevaux et du bétail ont été mis sur les lacs à l'extrémité est de la ligne.

En 1873, les émigrants payaient \$15 du débarcadère du Prince-Arthur à Fort-Garry, et on accordait à chacun 150 lbs. de bagage; pour le bagage extra \$2 par 100 lbs.

Cette année, le passage est de \$10; on accorde 200 lbs de bagage à chaque émigrant, et ils paient \$2.50 par 100 lbs extra.

La route n'a pas été aussi fréquentée qu'on l'espérait, et les frais d'entretien dépassent de beaucoup les recettes.

Cependant on ne saurait comparer cette route à aucune autre de même longueur, soit par voie ferrée ou par ligne navigable continue, ou même à une route carrossable ordinaire.

Composée de deux sections, de douze portages à ses extrémités, et de treize sections navigables de longueurs diverses, non reliées entre elles, l'entretien de cette route est nécessairement coûteux vu le personnel et l'outillage qui sont nécessaires. Chacune des sections, aux extrémités, demande un service spécial de chevaux et de véhicules; chaque lac, un service de bateaux avec le personnel nécessaire; enfin, sur chaque portage, il faut un service spécial pour transporter les voyageurs et le fret.

Une ligne dont les ramifications sont si nombreuses exige un grand nombre d'embarcations, de chevaux et d'hommes, et c'est par suite de ces circonstances exceptionnelles que les frais sont si considérables.

Pendant l'année calendaire expirant au 31 décembre 1872, seulement 475 personnes ont voyagé par cette route, et, sur ce nombre, il n'y avait que 100 immigrants proprement dits; le reste se composait de 230 soldats se rendant à Fort-Garry, et de 108 volontaires licenciés. Il y avait aussi treize arpenteurs attachés à la commission chargée de déterminer la ligne frontière et quatorze personnes appartenant à des familles d'officiers.

L'année fiscale se terminant au 30 juin, il est inutile de parler de la circulation sur la route en 1873.

Voici l'état des dépenses pour l'année expirée au 30 juin 1873 :

Construction.....	\$113,066 00
Chemin de Fort-Garry.....	32,100 00
Personnel et entretien.....	114,637 27
	<hr/>
Total.....	259,803 27
	<hr/>

EXPLORATION DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Votre Excellence se rappellera sans doute que l'exploration a commencé en juin 1871. Les études ont été depuis continuées activement, et quoiqu'aucune décision sur les points contestés n'ait été mise devant le public, le travail d'exploration n'a pas été interrompu. Il n'y a pas d'exagération à dire que l'étendue de territoire à explorer est immense. L'histoire même démontre qu'on s'était fait de fausses impressions à cet égard. Il n'y a que dix ans que le capitaine Palliser, dans son rapport au gouvernement impérial, déclarait l'impossibilité d'établir quelque communication à travers le territoire canadien.

Cet officier résumait ainsi le résultat de ses recherches :

“ Les plaines de la Saskatchewan, à l'est des Montagnes-Rocheuses, ont donc été reliées à une route connue à travers la Colombie-Anglaise par l'expédition que je commandais, sans avoir eu à passer à travers aucune partie du territoire des Etats-Unis. Cependant, la connaissance que j'ai du pays, en somme, ne me portera jamais à conseiller l'établissement d'une voie de communication du Canada au Pacifique, à travers le continent, exclusivement sur le territoire britannique. Le temps [d'exécuter pareil projet est passé, et le malheureux choix d'une frontière déterminée uniquement par des observations astronomiques a complètement isolé du Canada, à l'est, les possessions de la Grande-Bretagne au centre de l'Amérique, et les a aussi presque complètement privées de tout accès praticable de la côte du Pacifique à l'Ouest.” *

Cette opinion, réfléchie et énergiquement exprimée, résultat de quatre années de travail sur le terrain, et due à un homme éminent, accompagné d'aides également instruits, capables et énergiques, peut être citée avec à-propos pour montrer les difficultés énormes qu'il faudra vaincre sur la ligne du chemin de fer du Pacifique. Ces difficultés ont été considérées comme insurmontables jusqu'à ces trois dernières années, et leur solution demande un travail et une attention incessantes.

Pour étudier une région tellement immense, il faut un temps proportionnellement considérable. Le versant de l'ouest des Montagnes-Rocheuses peut être considéré comme n'offrant aucune descente naturelle. En conséquence, la ligne ne peut être tracée finalement qu'après mûres études et après avoir comparé l'énorme travail extra qui, en quelques cas, ne peut être mis de côté. Par ce moyen, on peut réduire ces dépenses au minimum. Les explorations, pour rendre possibles de telles comparaisons, sont encore en marche. C'est seulement quand le tracé sera basé sur parfaite connaissance de la topographie de la région, et que tout espoir d'amélioration paraîtra futile, qu'il pourra être définitivement recommandé.

Un des premiers principes admis dans cette étude est que la ligne devra se diriger vers les eaux navigables du lac Supérieur, à un endroit accessible pour Manitoba. On a cependant immédiatement rencontré sur la rive nord du lac Supérieur, au sud-est du lac Népigon, des difficultés assez sérieuses pour obliger de faire le tracé de la ligne au nord de cette nappe d'eau.

* *Parliamentary Report*, London, 1863. (*Vide anté.*)

On a pour cela exploré le nord du lac, et il a fallu relier cette exploration à celle de l'année précédente à la rivière aux Orignaux. Une partie du tracé entre la rivière Népigon et le lac des Bois n'étant pas satisfaisante, et la région au sud ne paraissant pas plus favorable, on a fait un tracé plus au nord, pour le relier à celui du Népigon nord.

En même temps on a fait une exploration depuis cette ligne nord pour la relier au lac Supérieur, conformément au principe dont la nécessité a été reconnue.

Le point de départ du chemin de fer a été fixé par la législature (chap. LXXI, 35 Vic.) à quelque endroit sur ou près le lac Nipissing, et sur la rive sud de ce lac. Ce n'est pas loin de là qu'on a commencé ces études.

La distance entière du lac Nipissing à la Rivière-Rouge est maintenant explorée, et on a fait le tracé d'une route sur son parcours. Afin d'éviter la région rugueuse de la ligne sur la côte du lac Supérieur, le tracé a été renvoyé en arrière du lac Népigon. En conséquence, il faudra relier la ligne principale au lac Supérieur. Un embranchement jusqu'à la baie du Tonnerre aura à peu près 150 milles, et jusqu'à la baie de Népigon, probablement 110 milles de longueur. On est maintenant à explorer et à faire le tracé de ces lignes.

L'ingénieur-en-chef fait rapport que la distance du terminus est à la Rivière-Rouge est d'environ 980 milles. Cependant 440 milles suffiront pour relier la Rivière-Rouge aux eaux du lac Supérieur.

Une comparaison des autres routes du Grand-Ouest, avec les distances jusqu'aux principaux villes du Canada, a donné les résultats suivants : d'après le rapport de M. Fleming, l'ingénieur-en-chef du chemin de fer, Manitoba se trouve de 300 milles plus rapproché de Toronto par le chemin du Pacifique canadien que par le chemin le plus direct qui existe : celui de Saint-Paul, Chicago et Détroit.

Il y a 100 milles de moins par le chemin canadien de la Rivière-Rouge à Toronto que par Duluth, et la route la plus courte que l'on pourrait construire serait sur la côte sud du lac Supérieur, le Saunt-Sainte. Marie, et la côte nord-est de la baie Georgienne.

La Rivière-Rouge se trouve plus rapprochée de 550 milles d'Ottawa et de Montréal par la ligne du Pacifique canadien que par la route la plus directe qui existe : celle de Saint-Paul, Chicago et Détroit ; et elle est plus proche de 200 milles d'Ottawa et de Montréal par la route canadienne que par le chemin de fer de Duluth. La ligne la plus courte que l'on pourrait construire de ce point serait par le côté sud du lac Supérieur et la côte nord de la baie Georgienne, pour se relier aux chemins de fer de l'Est. La longueur approximative de la ligne qu'il faudrait construire de Duluth, pour compléter le réseau, est de 1,020, milles dont la moitié traverserait le territoire américain, au lieu que la distance totale par le Pacifique canadien, entre la Rivière-Rouge et Pembroke, sur l'Outaouais, est d'environ 1,080. La distance de la Rivière-Rouge au lac Supérieur par la ligne canadienne, ne sera probablement pas de plus de 430 milles, tandis que celle de Duluth serait de 477 ; Duluth étant situé à 200 milles plus à l'ouest sur le lac Supérieur que le débarcadère du Prince-Arthur.

L'exploration de la section ouest a été poussée avec vigueur l'année dernière.

Un parti d'explorateurs, complètement organisé pour ce travail spécial, est maintenant à explorer la région depuis la passe de la Tête-Jaune, à l'est vers Edmonson sur la Saskatche-

wan, nord. Cette région est très boisée, et il est difficile d'y pénétrer. Une grande partie en est inconnue, il y avait à peine un sentier quand l'exploration a été commencée. Dans plusieurs endroits elle est onduleuse, sauvage et rugueuse, et sa configuration physique ne peut être établie que par une étude patiente. On attache beaucoup d'intérêt au résultat de cette exploration.

Deux lignes réputées praticables, mais qui demanderaient de grandes dépenses, ont été tracées à travers les montagnes jusqu'à la côte. Sur quelques sections, ces travaux seront très-difficiles ; mais comme il a déjà été dit, des explorations plus complètes détermineront si l'on peut trouver une ligne plus avantageuse.

De semblables explorations se font depuis le détroit de Howe jusqu'à la rivière Thompson, nord, et depuis le lac aux Orignaux jusqu'à la passe de la Tête-Jaune et la rivière Thompson, sur le versant de la vallée opposé à celui où s'est faite la première exploration. En même temps il se fait une exploration depuis la passe de la Tête-Jaune jusqu'au lac Quessel, en vue de s'assurer s'il est possible de trouver une ligne plus directe pour atteindre Bute-Inlet, que par la vallée de la Thompson jusqu'à Kamloops, et de là, à travers les plaines de Chicouten et la rivière Homatho.

On projette de semblables opérations dans l'île Vancouver, pour vérifier la reconnaissance déjà faite entre Seymour-Inlet et le havre des Esquimaux.

Il a été fait allusion aux difficultés qui se présentent sur la côte du lac Supérieur, difficultés qui sembleraient nécessiter de mettre le tracé au nord du Lac Népigon. On fait des efforts pour éviter ce tracé, et une étude est entreprise pour trouver une autre ligne convenable au sud de ce lac. Nécessairement, il faudra que le tracé soit fait jusqu'à un certain point à travers la région défavorable signalée dans ce district. Mais il est à espérer que les travaux ne seront pas extrêmement difficiles et qu'il sera possible de donner au chemin de fer une direction telle que l'embranchement du lac Supérieur n'aura qu'une longueur modérée.

On fait d'autres travaux entre la Rivière-Rouge et le lac Supérieur pour relier les lignes déjà explorées, et pour améliorer et réduire la longueur du tracé proposé, là où la chose sera possible.

Pour recueillir autant de connaissances que possible sur la région, l'ingénieur-en-chef M. Fleming, durant la saison de 1872, fit une reconnaissance de tout le parcours jusqu'au Pacifique, y inclus l'île Vancouver. Pour cela, il détacha un petit parti de l'expédition principale à la rivière de la Paix pour atteindre le Pacifique à quelque endroit sur la côte nord de la Colombie-Anglaise. La reconnaissance a été faite d'une manière satisfaisante.

TELEGRAPHIE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

Les lignes télégraphiques suivantes sont en opération :—

	Distance. Milles.
De Victoria, île Vancouver, à Saanich, Vanc, I.	15
De Saanich, île Vancouver, à Swinomish, territoire de Washington, comprenant cinq câbles sous-marins.....	60
<p>Ces câbles ont chacun $\frac{3}{8}$ de pouce de diamètre, avec sept fils conducteurs de cuivre, No. 19, enlacés ensemble et isolés par deux enveloppes de gutta-percha de $\frac{1}{8}$ de pouce de diamètre, avec armure de douze fils de fer galvanisé, No. 8. La longueur totale des câbles est de 16$\frac{1}{2}$ milles. Leur pesanteur est d'environ 5,000 livres par mille.</p>	
De Swinomish à Matsqui, sur la rivière Fraser	68
“ Matsqui à New-Westminster, rivière Fraser.....	36
“ Matsqui à Hope „	59
“ Hope à Yale „	14
“ Yale à Lytton „	57
“ Lytton à Quesnelle „	271
“ Quesnelle à Barkerville, Cariboo.....	52

Il y a aussi un embranchement de dix milles, de New-Westminster à Burrard-Inlet, construit par MM. Moody et Cie.

En 1864, la compagnie de télégraphe Union de l'Ouest termina la ligne de Swinomish, territoire de Washington, jusqu'à New-Westminster. En 1865 la ligne fut prolongée jusqu'à l'embouchure de la Quesnelle, dans Cariboo.

En 1866, la ligne fut continuée vers le nord-ouest jusqu'à un endroit situé à 50 milles au nord de Fort-Stager, sur la rivière Kispiox ou Collins, affluent de la rivière Skina. Cette ligne avait été construite dans le but de remplacer le câble atlantique. Le 3 septembre 1858, le câble se brisa entièrement, et on forma le projet d'établir des communications télégraphiques entre ce continent et l'Europe par le détroit de Behring. Mais le succès de la pose du second câble atlantique, en juin 1866, fit abandonner ce projet, et la ligne ne fut pas prolongée au-delà de ce point. Ainsi la longueur construite, de l'embouchure de la Quesnelle à la rivière Kispiox, était de 350 milles. Cette partie a été complètement détruite depuis, et il en reste à peine des vestiges.

En 1866, une ligne fut construite depuis Swinomish, territoire de Washington, jusqu'à Victoria, île Vancouver. Elle traverse la péninsule américaine de Fidalgo et les îles de Lopez et San-Juan. La longueur totale du câble sous-marin est de 16 $\frac{1}{2}$ milles. La partie qui se trouve sur la péninsule est entretenue par la compagnie de télégraphe Union de l'Ouest, et la partie sous-marine par le gouvernement fédéral.

En juillet 1868, Barkerville, dans le district de Cariboo, fut reliée à la ligne principale.

En 1869, un embranchement de New-Westminster à Burrard-Inlet fut construit par MM. S. P. Moody et Cie.

Le 11 février 1871, le gouvernement de la Colombie-Britannique lous à perpétuité de la compagnie, la ligné et les dépendances; ce gouvernement ayant droit de mettre fin au bail en donnant un avis écrit d'un mois.

Quand la province de la Colombie-Britannique entra dans la confédération canadienne, parmi les conditions qui servirent de base à l'union politique, le gouvernement fédéral convint et prit sur lui de subvenir aux frais du service postal et télégraphique. Conséquemment, le 20 juillet 1871, date de l'annexion de cette province, le gouvernement fédéral prit possession des lignes télégraphiques.

Depuis, on y a fait beaucoup de réparations et de renouvellements.

La ligne de la vallée de la rivière Frazer est, d'après les rapports, dans un état généralement satisfaisant. Les câbles sous-marins demandent cependant un renouvellement partiel sur un parcours d'environ six milles. La ligne, depuis Matsqui à Swinomish, est aussi, d'après les rapports, dans un mauvais état.

Le rapport du gérant montre qu'il y a vingt-et-un bureaux ouverts et en opération.

Le surintendant prétend qu'il a fait tous ses efforts pour rendre le service efficace et économique. D'un autre côté, on affirme que le fonctionnement de la ligne rencontre des difficultés particulières à cause de l'état sauvage et rugueux de la région, du fait que la population est éparse, des grandes distances qui séparent les différents bureaux, et du prix élevé de la main-d'œuvre.

La ligne passe à travers des sections très-boisées, et comme elle monte pendant des milles de point en point, sur les rampes de hauteurs abruptes, elle est exposée à être brisée par les roches et les arbres qui tombent du sommet en automne. Dans la saison des neiges, on dit que ces accidents sont plus fréquents, plus désastreux. On dit aussi que la ligne est souvent brisée par des tempêtes qui, soufflant avec furie entre les passes boisées étroites, renversent les arbres et les lancent sur la ligne.

Dans la saison de sécheresse, les incendies sont fréquents, et les arbres, en tombant, brisent les fils. Alors, à cause de la grande chaleur, il se passe souvent des jours avant que des hommes puissent approcher de l'endroit de l'accident pour faire les réparations.

Maintenant, la dépense d'entretien et le coût du travail dépassent de beaucoup le revenu.

Respectueusement soumis,

A. MACKENZIE,

Ministre des Travaux Publics.

Ministère des Travaux Publics,

2 janvier 1874.

ANNEXES DU RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN, 1873.

TABLE DES ANNEXES.

	PAGE
Annexe No. 1—Etat des dépenses durant l'année fiscale.....	
“ 2—A., Navigation du St. Laurent; B., Route de la Rivière-Rouge jusqu'au Fort-Garry—Table des distances.....	8
“ 3—Rapport par J. G. Sippell, ingénieur-surintendant, sur les canaux de Lachine, Beauharnois, St. Ours, Chambly, et autres.....	9
“ 4—Rapport par D. A. McDonell, contrôleur, sur le canal de Cornwall.....	30
“ 5—Rapport par I. Rose, contrôleur, sur le canal de Williamsburg.....	31
“ 6—Rapport par W. F. Biggar, contrôleur, sur le canal Welland.....	32
“ 7—Rapport par W. F. Biggar, contrôleur de la Baie de Burlington.....	34
“ 8—Rapport par F. A. Wise, surintendant, sur le canal Rideau.....	35
“ 9—Rapport par A. McNab, ingénieur, sur le canal St. Pierre, C. B.....	38
“ 10—Rapport par T. D. Belcher, surintendant, sur les travaux de la rivière Trent et du district de Newcastle.....	39
“ 11—Rapport par Horace Merrill, surintendant, sur les travaux de la rivière des Outaouais.....	41
“ 12—Rapport par H. R. Symmes, surintendant, sur les travaux du district de St. Maurice.....	44
“ 13—Rapport par D. Boulanger, surintendant, sur le travaux du district du Saguenay.....	49
“ 14—Rapport par H. F. Perley, ingénieur, sur les travaux dans les provinces maritimes.....	50
“ 15—Rapport par G. Taylor, surintendant, sur les chemins de fer du gouvernement à la Nouvelle-Ecosse.....	53
“ 16—Rapport par Louis Carvell, surintendant, sur les chemins de fer du gouvernement dans le Nouveau-Brungwick.....	73
“ 17—Rapport par Louis Carvell, surintendant général, sur le chemin de fer Intercolonial.....	91
“ 18—Rapport par Thomas Scott, sur les édifices publics.....	131
“ 19—États généraux, indiquant :	
1o. Les pouvoirs d'eau et autres propriétés à charge du ministère, loués	135
2o. Propriétés achetées ou vendues.....	}
“ 20—Etats des réclamations soumises aux arbitres officiels.....	139
“ 21—Rapport par MM. Gzowski, Keefer et McAlpine, ainsi que par M. Fage.....	150
“ 22—Proposition de M. A. Brunel d'alimenter le canal Welland par des machines à vapeur.....	158
“ 23—Examen du rapport au sujet d'alimenter le canal par des machines à vapeur, par John Fage, ingénieur en chef.....	164
“ 24—Rapport sur le chemin de la Rivière Rouge, par S. J. Dawson, ingénieur.....	170
“ 25—Rapport supplémentaire sur le chemin de la Rivière Rouge, par S. J. Dawson, ingénieur.....	177
“ 26—Tableaux indiquant la date de l'ouverture et la clôture des canaux et des havres dans les provinces de Québec, Ontario et sur le lac Supérieur.....	181

ANNEXE No. I.

ÉTAT indiquant les montants dépensés par le ministère des Travaux Publics du Canada, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Canaux.</i>						
Lachine.....	42,982	49	34,300	60	23,601	03
Beauharnois.....	5,280	90	9,882	06	12,271	73
Cornwall.....	1,011	75	12,480	81	13,029	09
Williamsburg.....			7,347	75	6,424	49
St. Laurent.....	35,326	44				
Welland.....	130,158	47	66,507	97	45,570	49
Ecluse Ste. Anne.....	540	11	1,264	40	2,199	64
Carillon et Grenville.....	136,250	48	8,861	50	10,068	28
Rideau.....	18,070	97	26,074	49	22,841	51
Ecluse St. Ours.....			1,575	10	2,076	50
Chambly.....	759	00	11,789	27	10,390	44
St. Pierre.....			6,539	58	343	32
Baie Verte.....	4,877	83				
Canaux en général.....						33 00
Remorquage du haut St. Laurent.....						12,066 44
<i>Glissoires et Estacades.</i>						
Saguenay.....				541 50		684 05
St. Maurice.....	33,597	30	7,092	43	16,356	60
Ottawa.....	26,397	72	17,633	63	18,065	27
Newcastle.....			5,311	65		851 76
<i>Quais, Havres, etc.</i>						
Anse McNair, Nouvelle-Ecosse.....	10,606	10				
Port Hood do.....	14,255	00				
Mabou do.....	39,401	86				
Ingonish do.....		11 50				
Tancook do.....		2,000 00				
Liverpool do.....		9,417 50				
Yarmouth do.....		5,771 25				
Port Williams do.....		2,000 00				
Margaretville do.....		2,000 00				
Oakpoint do.....		3,003 00				
Cheverie do.....		2,000 00				
Arisaig do.....		2,283 00				
Maitland do.....		3,000 00				
Meteghan do.....		4,500 00				
Richiboucto, Nouveau-Brunswick.....		3,125 70				
Quaco do.....	18,865	25				
Anse au Hareng do.....		9 70				
Petitcodiac do.....		4,000 00				
Rivière St. Jean do.....		2,270 43				
Amherst Québec.....		4,783 63				
Quais en bas de Québec do.....				134 60		
Quai de la Rivière du Loup, Québec.....				200 00		
Quai des Eboulements do.....				412 50		
Quai de la Malbaie do.....				200 00		
Débarcadère du Côteau do.....	6,242	03				
Rivière du Loup, en haut do.....	1,000	00				
Rivière Richelieu do.....	1,620	00				
Fleuve St. Laurent do.....	12,000	00				
Kingston, Ontario.....	4,139	70				
Presqu'île do.....	6,859	30				

ANNEXE No. 1.—*Suite.*

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Havres, Quais, etc.—Suite.</i>						
Rondeau..... Ontario	58,665	00				
Goderich..... do	103,266	75				
Ile Chantry..... do	30,760	00				
Kincardine..... do	2,636	64				
Lacs Huron et Erié, compte général..... do	4,412	52				
Rivière Thames..... do	7,260	11				
Oakville..... do				53	79	
Rivière Rouge, Manitoba..... do	5,000	00				
Rivière Fraser, Colombie Britannique.....	3,392	03				
Dragueurs à vapeur.....	33,267	28				
do N.-B., travaux.....	3,995	92				
Dragueurs, St. Laurent.....	4,010	65				
do Provinces maritimes.....	21,832	15				
do Colombie Britannique.....	12,976	38				
<i>Phares.</i>						
Ile Little Hope, N.-E. brise-lame.....	12,218	44				
<i>Explorations.</i>						
Chemin de fer du Pacifique.....	492,282	86				
En général.....	33,891	74				
Arbitrages.....						6,889 20
<i>Chemins et Ponts.</i>						
Métapédia.....	1,300	00				
Témiscouata.....	4,353	14				
Port Louis et Huntingdon.....				180	00	
Portage-du-Fort.....	11,817	90				
<i>Route de la Rivière Rouge.</i>						
Transport.....	113,066	00				114,637 27
Chemin du Fort Garry.....	32,100	00				
<i>Édifices Publics.</i>						
Ottawa, Parlement et Ministères.....	99,517	00	49,295	37		
do do chauffage.....						38,894 02
do Rideau Hall.....			62,753	33		
do Ancien bureau de poste.....				35	58	
do Nouveau bureau de poste.....	24,036	46				
Toronto, Nouveau bureau de poste.....	25,932	88				
do Nouveau bureau de poste.....	40,031	48				
do Bureau de douane temporaire.....			1,598	73		
do Edifices des immigrants.....	977	18				
London, Nouveau bureau de douane.....	12,831	48				
do Bureau de poste.....	268	17		241	00	
do Edifices des immigrants.....	2,512	80				
Kingston, Bureau de douane.....				101	75	
Montréal, Bureau de poste.....	49,030	59				
do Bureau de douane.....			6,030	75		
do Hangars des immigrants.....	2,993	69				
do Ancien bureau de douane.....				80	00	
do Achat de terrain.....	81,208	50				
do Bureau de l'exploration géologique.....				93	90	
do Asile des aliénés.....						23 87
Québec, Bureau de poste.....	16,714	08				
do Bureau de douane.....			2,591	89		
do Observatoire.....				49	42	
do Hôpital de la marine.....				385	00	
do Station de police.....				21	00	
do Edifices de la citadelle.....			10,555	73		

ANNEXE No. 1.—Fin.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Édifices Publics.</i>						
Station des immigrants, Pointe Lévis.....	3,957	94				
Station de la Quarantaine, Grosse Ile.....	3,132	06				
Station des immigrants, Sherbrooke.....	1,000	00				
Douane, Dundee.....				250	00	
do St. Régis.....					89	90
Station des immigrants, Halifax.....				6,636	02	
Station de la Quarantaine, Halifax.....	11,429	65				
Douane, Pictou, N.-E.....		4	50			
do St. Jean, N.-B.....				3,853	58	
Bureau de poste, do.....	7,860	99				
Banque d'épargne, St. Jean, N.-B.....				6,472	67	
Station de la Quarantaine, St. Jean, N.-B.....	2,555	70				
Douane, Chatham, N.-B.....	10,060	00				
do Newcastle, N.-B.....	4,000	00				
Station de la Quarantaine, Middle Island, N.-B.....	1,118	40				
Station des immigrants, Manitoba.....	6,053	15				
Édifices publics en général.....				2,485	55	
Hôpital de marine, Colombie Britannique.....		158	00			
Édifices publics, do.....	6,463	37				
Lignes télégraphiques, do.....						51,990
<i>Chemin de fer.</i>						
Intercolonial—magasins.....	\$176,761	94	374,266	66		1,011,892
Total de la dépense.....	\$4,354,106	76	2,384,138	65	372,004	80
						1,421,201

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

J. BAINE,
Comptable.

ANNEXE No. 2.

NAVIGATION DU ST. LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ÎLE A DULUTH, A LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De.	A.	Sections de la navigation.	Milles statutaires.	
			Inter-médiaire	Total au détroit de Belle-Île.
Détroit de Belle-Île.....	Cap Whittle.....	Golfe du St. Laurent.....	240	240
Cap Whittle.....	Phare ouest d'Anticosti.....	do do.....	201	441
Phare ouest d'Anticosti.....	Pointe-aux-Pères.....	Fleuve St. Laurent.....	202	643
Pointe-aux-Pères.....	Rimouski.....	do do.....	6	649
Rimouski.....	Bic.....	do do.....	12	661
Bic.....	Île Verte.....	do do.....	39	700
Île Verte (v.-à-v. Saguenay).....	Québec.....	do do.....	126	826
Québec.....	Trois-Rivières.....	do do à la marée.....	74	900
Trois-Rivières.....	Montréal.....	do do.....	86	986
Montréal.....	Lachine.....	Canal 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 Beauharnois.....	11 $\frac{1}{2}$	1,021
Ste. Cécile.....	Cornwall.....	Lac St. François.....	32 $\frac{1}{2}$	1,053 $\frac{1}{2}$
Cornwall.....	Débarcadère de Dickinson.....	Canal Cornwall.....	11 $\frac{1}{2}$	1,065 $\frac{1}{2}$
Débarcadère de Dickinson.....	Pointe Farran.....	Fleuve St. Laurent.....	5	1,070 $\frac{1}{2}$
Pointe Farran.....	Île Croyle, en haut.....	Canal de la Pointe Farran.....	8 $\frac{1}{2}$	1,071
Île Croyle, en haut.....	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.....	Pointe du Village Iroquois.....	Fleuve St. Laurent.....	4 $\frac{1}{2}$	1,090
Pointe du Village Iroquois.....	Presqu'île, en haut.....	Canal de la P. aux Iroquois.....	3	1,093
Presqu'île.....	Point Cardinal, Edwardsb'gh.....	Canal de la Jonction.....	2 $\frac{1}{2}$	1,025
Point Cardinal.....	Tête du Rapide des Galops.....	Canal des Galops.....	2	1,027
Rapide des Galops.....	Prescott.....	Fleuve St. Laurent.....	7 $\frac{1}{2}$	1,105 $\frac{1}{2}$
Prescott.....	Kingston.....	do do.....	59	1,164
Kingston.....	Port Dalhousie.....	Lac Ontario.....	170	1,334
Port Dalhousie.....	Port Colborne.....	Canal Welland.....	28	1,362
Port Colborne.....	Amherstburgh.....	Lac Érié.....	232	1,592
Amherstburgh.....	Windsor.....	Rivière Détroit.....	18	1,610
Windsor.....	Pied de l'Île Ste. Marie.....	Lac Ste. Clair.....	25	1,635
Pied de l'Île Ste. Marie.....	Sarnia.....	Rivière Ste. Claire.....	33	1,670
Sarnia.....	Pied de l'Île St. Joseph.....	Lac Huron.....	270	1,940
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.....	Duluth.....	Lac Supérieur.....	390	2,385

Des 2,385 milles du Déroit de Belle-Île à la tête du lac Supérieur, il y a 70 milles de navigation artificielle, et 2,312 $\frac{1}{2}$ de navigation ouverte.

Du Déroit de Belle-Île à Liverpool, il y a 1,942 milles géographique, ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale du lac Supérieur à la marée est d'environ 600 pieds.

TABLEAU DES DISTANCES.—B.

DU DÉBARCADÈRE DE PRINCE ARTHUR (LAC SUPÉRIEUR), AU FORT-GARRY (RIVIÈRE ROUGE), PAR LA ROUTE CANADIENNE.

	Milles statutaires.	
	Inter-médiaire.	Total.
Du Débarcadère de Prince Arthur au lac Shebandowan.....	45	45
Du Lac Shebandowan à l'angle nord-ouest.....	312	357
De l'angle nord-ouest à Fort-Garry.....	95	452

Le voyage du bateau-à-vapeur de Collingwood au débarcad. de Prince Arthur est de 532 m.

ANNEXE No. 3.

CANAUX DE LACHINE, BEAUHARNAIS, ST. OURS, CHAMBLY, STE.
ANNE, CARILLON, CHUTE À BLONDEAU ET GRENVILLE.

BUREAU DU CANAL,

MONTREAL, Juillet 1873.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les canaux placés sous mon contrôle, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1873 :

Ces ouvrages comprennent, 1o. Les canaux de Lachine et de Beauharnais ; 2o. Les canaux de St. Ours et de Chambly, sur la rivière Richelieu et la route du lac Champlain ; 3o. Les canaux de Ste. Anne, de Carillon, de la Chute-à-Blondeau et de Grenville, sur la route de l'Outaouais ; et 4o. L'écluse et la digue projetées au rapide de la Culbute, sur le haut de l'Outaouais.

L'eau s'est maintenue très-basse sur le St. Laurent jusqu'à la clôture de la navigation en 1872, ce qui a nui, jusqu'à un certain point, à la navigation sur le fleuve lui-même, et a obligé les bateaux à vapeur fortement chargés de discontinuer de descendre les rapides. Toutefois, l'eau a été maintenue à une hauteur navigable dans les canaux.

Les eaux des rivières Outaouais et Richelieu n'ont pas descendu jusqu'au point le plus bas, et le trafic, qui a été plus considérable qu'à l'ordinaire sur ces routes, a éprouvé moins d'interruption qu'il n'y en avait eu pendant plusieurs années précédentes.

CANAL LACHINE.

Ce canal est situé sur l'île de Montréal. Il a huit milles et demi de long, et sert à racheter les rapides de Lachine dans le trajet du haut du St. Laurent et de l'Outaouais.

Le trafic a été plus considérable sur ces deux routes qu'il ne l'avait été depuis plusieurs années, et les écluses ont en conséquence fonctionné à peu près sans interruption. Il est donc évident qu'il faudra bientôt les doubler, si l'on veut répondre aux besoins croissants du commerce.

Ce canal a été ouvert pendant 216 jours au passage des navires. La circulation n'a éprouvé qu'une seule interruption de 36 heures, les 23 et 24 octobre, causée par le vapeur *Pictou*, qui avait heurté et emporté les portes inférieures de l'écluse de la Côte St. Paul.

La navigation s'est fermée le 7 décembre 1872, et s'est rouverte le lundi, 6 mai 1873.

Le canal, ainsi que toutes les constructions et mécanismes qui s'y rattachent, ont été maintenus en bon ordre durant toute l'année.

Les frais de réparation et de fonctionnement ont considérablement augmenté, par suite de l'élevation du prix de la main-d'œuvre et des matériaux en même temps, bon nombre

de constructions et appareils étaient vieux et ont du être renouvelés, ce qui explique aussi en partie l'augmentation des déboursés.

En sus des réparations ordinaires des levées et murs de soutènement, portes d'écluse, ponts, etc., il a été construit deux nouvelles paires de portes, et celles qui avaient été brisées à l'écluse de la Côte St. Paul ont été enlevées et réparées à neuf. Les portes inférieures de l'écluse No. 3 ont aussi été enlevées et sont maintenant en voie de réparation.

La superstructure de la jetée qui se trouve à l'entrée supérieure de l'écluse No. 4, et à l'extrémité inférieure de la jetée du centre, en aval du pont, ont été renouvelées,—la longueur totale de ces travaux étant de 272 pieds sur 17 de largeur.

Le pont de la Côte St. Paul a aussi été reconstruit et solidifié pour permettre à la compagnie du chemin de fer urbain de Montréal de s'en servir, et la compagnie a avancé au département, pour ces réparations, une somme de \$500.

De nouveaux piliers de suspension et des revêtements en chêne ont été placés sur le pont tournant de Lachine, et le pont du chemin de halage, sur le coursier d'alimentation sud, a été reconstruit.

Le mur de soutènement du côté est du bassin No. 2 a été réparé pendant que le canal était vide en avril; et l'autre côté, en face des moulins de Pillow et Hersey et de Harvey, a été rempli de béton et de vase. Les vannes des réservoirs régulateurs, aux écluses No. 3 et 4, et celles du grand déversoir du bassin No. 2, ont été enlevées et réparées.

La batture de roche et de cailloux en aval de la Côte St. Paul a aussi été enlevée, et l'on a construit une nouvelle jetée de 212 pieds de longueur sur 17 de largeur et 16 de hauteur, en aval de l'aile nord-est de l'écluse. Il a aussi été construit un quai de 400 pieds de longueur en face des moulins.

Les portes inférieures des écluses No. 3, 4 et 5 ont été munies d'appareils de suspension qui dispensent de l'obligation d'employer de lourds rouleaux de friction. Ces appareils fonctionnent bien et délivrent les portes de la forte tension causée par le mouvement irrégulier des rouleaux, et leur permet de tourner facilement sur deux pivots.

NOUVEAUX TRAVAUX

Des plans pour les bassins projetés à St. Gabriel furent soumis au département le 26 juin 1872, et des soumissions pour la construction des Nos. 1 et 2 furent reçues le 24 août.

Celle de M. Siméon Bonneville fut acceptée, et le contrat pour l'exécution des travaux fut signé le 9 octobre.

M. Bonneville se mit immédiatement à l'œuvre, mais dans des circonstances très défavorables, vu l'épizootie qui sévissait alors parmi les chevaux; en conséquence, il ne put faire que bien peu d'ouvrage avant la saison des pluies.

Il continua de travailler durant tout l'hiver et le printemps, et il fit une partie considérable des travaux d'excavation dans les parties ouest ou neuves des bassins. La façade du coffrage était aussi passablement avancée.

Mais au commencement de mai, M. Bonneville informa le département qu'il perdait considérablement et qu'il ne pouvait poursuivre son ouvrage aux prix qu'il avait, et en conséquence son contrat fut résilié. Avis en fut communiqué à ce bureau le 6 juin, avec instruction de poursuivre les travaux à la journée, sous la surveillance des ingénieurs du département.

Le 9 juin, M. Bonneville abandonna l'ouvrage, et le 10 il fut repris par le département, sous la direction immédiate de M. Conway, le surintendant du canal. Une quantité considérable d'hommes et de chevaux fut immédiatement employée, et depuis les travaux ont avancé rapidement.

Il fut soumis, en janvier dernier, des plans pour la construction d'une seconde entrée dans le canal, du havre de Montréal, au moyen de nouvelles écluses et d'un bassin intermédiaire entre le fleuve et les écluses actuelles, de même que pour l'approfondissement et l'agrandissement du bassin No. 2, et pour l'ouverture d'un nouveau bassin parallèle à la rue Wellington, au sud du canal.

Ces plans furent adoptés, et les devis furent préparés pour être offerts à l'entreprise au commencement de juin; les annonces furent alors publiées, fixant le 8 juillet comme date de la réception des soumissions.

Il fut aussi préparé un plan pour l'agrandissement du havre de Montréal, et pour la construction de docks pour les navires de long cours, en rapport avec l'entrée ci-dessus mentionnée, et soumis à l'approbation en avril.

Le relevé fait pour l'agrandissement du reste du canal, commencé en juin 1872, est terminé, et l'on est maintenant occupé à préparer les plans et l'estimation probable du coût de l'ouvrage, qui seront bientôt prêts à être soumis au ministre.

Ces plans pour l'agrandissement et l'amélioration de ce canal ont été préparés dans le but d'établir l'échelle de navigation recommandée par les Commissaires des Canaux, dans le très habile rapport qu'ils ont soumis au gouvernement en février 1871.

RIVIÈRE ST. PIERRE.

Un contrat pour le redressement et l'approfondissement du chenal de la rivière St. Pierre sur une distance d'environ 500 pieds du canal à l'est, et d'environ 6,000 pieds à l'ouest, et pour baisser le mur de soutènement du ponceau, a été donné à Michael Hennessy et Michael Doughney, de Montréal.

Ce contrat a été signé le 7 septembre 1872, et ils commencèrent à travailler le lendemain du côté est du canal. Ils n'avancèrent que lentement durant l'automne et l'hiver, car la moyenne de leur personnel ne se composait que d'une vingtaine de journaliers.

Le 18 mars, ils furent chassés par la crue des eaux, et ils ne purent reprendre leur travail qu'au commencement de mai. Ils y mirent alors environ 50 hommes et l'ouvrage a bien marché depuis; il y a tout lieu d'espérer qu'il sera terminé à la fin de l'automne.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

La circulation sur ce canal s'est maintenue durant toute la saison de navigation, qui a été de 216 jours. - Il est resté fermé depuis le 2 décembre 1872 jusqu'au 1er mai 1873.

Les mécanismes sont généralement en bon état, et les réparations, qui ont été d'une nature générale, se sont bornées à ceux des ouvrages qui en avaient besoin pour ne pas entraver la navigation du canal.

Les jetées qui forment le port à l'entrée inférieure, et qui avaient été fortement endommagées par un mouvement de la glace en mars 1872, ont été considérablement réparées en août et septembre. Elles sont maintenant en bon ordre.

Les portes de l'écluse No. 6, qui forment l'entrée inférieure, fonctionnaient mal. Elles furent donc enlevées, réparées et remplacées, et l'entrée inférieure et le sas furent nettoyés par le dragueur à vapeur, en octobre.

Les portes supérieures de l'écluse No. 7, et les inférieures du No. 12, ont été remplacées par des portes de rechange, et les anciennes réparées. Les portes de rechange pour l'écluse No. 14 ont aussi été examinées et réparées, de même que celles de toutes les autres écluses qui avaient besoin de réparation, pendant que le canal était vide en avril.

Les ponts fixes placés sur les coursiers de décharge des écluses 9 et 12 ont été reconstruits et peints. Les tabliers des ponts tournants ont été renouvelés, et l'on a fait des préparatifs pour la reconstruction du pont de St. Thimothée.

Les levées, dans le voisinage des bassins, sur le grand bief, ainsi qu'aux réservoirs régulateurs, ont été exhaussées et recouvertes en pierre; on a aussi posé 50 poteaux d'amarrage.

Les fossés ont été complètement nettoyés, et 16 ponceaux et passerelles ont été renouvelés.

DRAGUEURS A VAPEUR.

Le dragueur à vapeur que l'on garde dans cette division a été employé pendant la première moitié de l'année à ouvrir un chenal sur la batture qui se trouve à l'embouchure de la rivière Chateauguay, et un autre en amont de l'île des Sœurs. Les havres de Beauharnais, de Valleyfield et de Côteau Landing ont aussi été approfondis. L'entrée de la rivière dans les coursiers de moulins, à chaque extrémité de la digue inférieure à Valleyfield, a été agrandie et approfondie.

Une quantité considérable de pierres et de déblais a été enlevée de l'entrée inférieure de l'écluse No. 6, à Melocheville. Le dragueur fut ensuite amené au canal Lachine pour l'hivernage, mais avant d'être défait dans ce but, il approfondit le principal coursier qui alimente d'eau les moulins du côté nord du canal, à l'écluse St. Gabriel.

Durant les mois de mai et juin, il a été employé à l'enlèvement d'une batture qui se trouvait en aval de l'écluse St. Gabriel, ainsi que la vase et les dépôts qui s'étaient formés dans le bassin No. 2.

ÉCLUSE ET DIGUE DE ST. OURS.

Ces ouvrages consistent en une écluse et une digue sur la rivière Richelieu, à environ un mille du village de St. Ours.

Ils élèvent l'eau d'environ quatre pieds, ce qui rend la rivière navigable pour les embarcations tirant six pieds d'eau, aux eaux basses.

Pendant la crue du mois d'avril, ces ouvrages furent inondés, et les jetées qui forment l'entrée de l'écluse furent plus ou moins endommagées, mais elles ont été réparées depuis.

Les portes inférieures fonctionnent difficilement, et il faudra bientôt les enlever et réparer.

Il a été construit une maison pour servir de bureau au percepteur et d'abri aux hommes qui sont de service la nuit, et l'on a placé environ 20 toises de pierre en bas et aux deux bouts de la digue.

La navigation par cette écluse a été maintenue sans interruption sérieuse pendant toute la saison, qui a été de 214 jours. Elle est restée fermée du 1er décembre 1872 au 1er mai 1873.

La rivière était libre beaucoup plus tôt, mais les ouvrages étaient inondés, et par conséquent ne pouvaient fonctionner. Pendant ce temps, les bateaux passaient par-dessus la digue.

CANAL DE CHAMBLY

Le canal a été entretenu en bon état durant toute la saison, qui a été de 220 jours; il est resté fermé depuis le 2 décembre 1872 jusqu'au 25 avril 1873.

Pendant la première moitié de l'année, le mur de l'aile inférieure du côté ouest de l'écluse No. 1 a été partiellement reconstruit, et le chemin de halage, en amont de l'écluse, exhaussé. Il a été fait environ 5,000 pieds de fossés en dehors des levées, aux endroits qui en avaient besoin; et une longueur à peu près égale des levées a été exhaussée et remblayée en pierre.

La haute levée du côté ouest qui s'éboulait dans le canal et le remplissait a aussi été empierrée, et des poteaux d'amarrage ont été placés aux environs de l'écluse, aux endroits nécessaires.

La maison située à l'écluse No. 6 a été réparée.

Dans le cours de l'hiver et du printemps, les portes des écluses No. 1 et 8 ont aussi été réparées; de nouveaux poteaux de défense ont été posés à l'écluse No. 3; et six nouvelles vannes, avec leurs cadres, ont été posées dans d'autres écluses.

Il a été construit un nouveau pont à l'écluse No. 7, et des défenses ont été posées aux approches des ponts Nos. 1, 2, 4, 5 et 6.

Les décharges et ponceaux ont été réparés, et il a été reconstruit environ 34 pieds du quai situé en amont de l'écluse No. 7; la charpente de la machine à enfoncer les pilotis a été renouvelée, et l'on a construit un bac pour le passage à Ste. Thérèse.

Avant d'ouvrir le canal en avril, les murs de l'aile inférieure du côté est des écluses 2 et 5 furent démolis et reconstruits, et ceux des écluses Nos. 2, 3, 4, 5, 6 et 7 furent rejointoyés. Le fond du canal a aussi été nettoyé, et les talus réparés.

ÉCLUSE ET DIGUE DE STE. ANNE.

Ces ouvrages se composent d'une écluse et d'une digue en aile, avec piliers conducteurs à chaque entrée. Ils sont situés sur le rapide de Ste. Anne, à la tête de l'île de Montréal, et forment l'entrée inférieure ou la clé de la route de la rivière des Outaouais.

La navigation a été heureusement maintenue par ces ouvrages pendant 220 jours, et elle a été fermée depuis le 29 novembre 1872 jusqu'au 24 avril 1873.

Les réparations de l'année se sont bornées à entretenir les travaux en bon état, et à enlever de la pierre du chenal en amont de l'écluse, et sur une batture à environ un mille au-dessous.

La jetée qui se trouve en amont de l'écluse a été planchée pour former un chemin de halage; et il a été posé une estacade en bas des piliers conducteurs et d'amarrage, du côté nord du chenal, à l'entrée supérieure. Le bout de la jetée, en bas de l'écluse, a aussi été réparé et solidifié.

ETUDES.

En prévision du prochain agrandissement de ces ouvrages, sur l'échelle recommandée par les Commissaires des Canaux pour la route de l'Outaouais, votre lettre No. 15,853 ordonnait d'en faire une étude et un examen complet.

Conformément à ces instructions, un parti d'ingénieurs commença cette étude le 20 août.

Cet examen fut terminé, et un plan général des améliorations projetées fut soumis à l'approbation du département le 28 novembre 1872.

Le trafic qui suit cette route est très considérable, et l'on ne peut le déranger même temporairement; mais la position de ces ouvrages est telle qu'il ne serait guère possible de les reconstruire en hiver à des frais tant soit peu raisonnables.

Tenant compte de cet état de choses, l'on a cru préférable de laisser les ouvrages actuels tels qu'ils sont, et de construire un nouveau canal et une écluse, entre eux et la rive nord, sur une longueur d'environ 1800 pieds, y compris l'écluse, et en même temps de creuser un chenal à travers la grande batture, à son extrémité supérieure, en aval des écluses, sur une longueur d'environ 1,100 pieds, devant se relier à un autre chenal sur la rive nord de l'île Perrot.

L'on porte le coût probable de ces travaux à peu près au même chiffre que celui de l'approfondissement et agrandissement des ouvrages actuels, et ils peuvent être exécutés pendant la saison la plus favorable de l'année sans interrompre la navigation, et sans nuire le moins du monde au passage des navires.

Ce plan général a été adopté, et le nouveau chenal à travers la batture, en bas de l'écluse, fut préparé pour être offert à l'entreprise et des soumissions furent demandées pour son exécution. L'on pense que le reste des travaux sera prêt à être donné à l'entreprise au commencement de l'automne.

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

Ces canaux sont divisés en trois sections :

- 1o. Le canal de Carillon ;
- 2o. Celui de la Chute-à-Blondeau ;
- 3o. Celui de Grenville.

Ils ont tous été bien entretenus durant toute la saison de navigation, qui a été de 214 ours. Ils furent fermés du 1er décembre 1872 au 1er mai 1873.

CANAL DE CARILLON.

Ce canal rachète les rapides de Carillon et peut être traversé par des navires tirant 5½ pieds d'eau. Il a 2½ milles de longueur, avec trois écluses, et est alimenté par la rivière du Nord.

Les murs des écluses ont été rejointoyés avant qu'il ne fût ouvert en mai et le canal lui-même a été complètement nettoyé.

Les portes inférieures des écluses Nos. 1 et 3 furent aussi enlevées, réparées et reposées.

Le chemin de halage, les clôtures et le chemin public qui suit le canal du côté nord, ont été entretenus en bon état, et l'entrée inférieure, qui donne sur la rivière, des écluses Nos. 1 et 3, a été approfondie par l'enlèvement de la vase et des pierres qui l'encombraient. Le canal d'alimentation a aussi été nettoyé; une partie des murs en aile dans le barrage à pertuis, ainsi que les portes à vannes, ont été réparées.

Les digues qui traversent la rivière du Nord se composent d'amas de cailloux et de graviers, que l'on y fait tous les printemps.

La grande quantité de bois en grume et de service qui est descendue sur cette rivière le printemps dernier a brisé ces barrages, et cela a entraîné de plus grands frais qu'à l'ordinaire pour les reconstruire.

CHUTE-A-BLONDEAU.

Ce canal a environ un huitième de mille de longueur, et n'a qu'une seule écluse de quatre pieds d'élévation; il sert à tourner les rapides. L'écluse a été construite pour admettre les navires tirant 5½ pieds d'eau; mais le fond du canal, en amont de l'écluse, fut laissé de six à dix-huit pouces plus élevé que la profondeur requise, ce qui, dans les plus basses eaux, réduit le tirant d'eau à moins de quatre pieds.

Une partie du mur de l'aile sud de cette écluse est tombée en juillet et fut reconstruite en août, et les portes et autres accessoires furent maintenus en bon ordre.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les études et relevés dont j'ai parlé dans mon dernier rapport annuel furent menés à bonne fin, et le plan proposé pour racheter les rapides de Carillon et de la Chute-à-Blondeau, au moyen d'un barrage et d'écluses dans le rapide de Carillon, a été trouvé praticable.

Ces travaux projetés se composeront d'un barrage de 1,800 pieds de longueur, avec une glissoire assez grande pour permettre la descente des bois de construction, et d'un canal de trois quarts de mille de long, avec deux écluses de 200 x 45 ÷ 9 pieds sur les buses, à l'eau basse.

Des soumissions pour l'exécution de ces travaux furent reçues le 3 février. Celle d'A. P. Cooke & Cie fut acceptée, et un contrat pour la concession de tous les travaux fut signé le 21 mars.

À la fin de l'année, ces entrepreneurs avaient livré 27,000 pieds de bois et faisaient leurs préparatifs pour poursuivre l'ouvrage pendant la saison des basses eaux.

Une description détaillée de l'étude se trouve dans le rapport ci-joint de l'ingénieur.

CANAL DE GRENVILLE.

Ce canal a une longueur d'environ six milles et forme la section occidentale des canaux de Carillon à Grenville. Il a sept écluses et forme un chenal navigable pour les navires tirant 5½ pieds d'eau, et il contourne les rapides du Long Sault.

Les constructions sur ce canal, à l'exception de la nouvelle écluse et du pont de Grenville, sont vieilles et délabrées, et en prévision de son agrandissement prochain, on s'est contenté d'y faire seulement les réparations indispensables pour maintenir l'usage du canal.

Avant qu'il ne fût ouvert en mai, tout le fond en a été nettoyé, et les coursiers de décharge ainsi que les levées ont été réparés.

Les murs des écluses ont été jointoyés, et les portes et vannes mises en ordre.

La nouvelle écluse et le pont neuf construits à Grenville fonctionnent d'une manière satisfaisante, et l'agrandissement de l'entrée supérieure a créé de nouvelles facilités pour le passage des navires.

Le dragueur à vapeur a été employé à l'enlèvement du batardeau construit par l'entrepreneur à travers le canal durant l'hiver de 1872-73, ainsi qu'à approfondir et agrandir l'entrée supérieure.

Il a aussi été employé par l'entrepreneur pour se procurer du sable de rivière pour l'exécution des travaux.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement d'environ cinq milles du canal de Grenville, et la reconstruction des écluses Nos. 9, 10 et 11, sont encore en voie d'exécution.

L'écluse No. 11 a été terminée durant l'été, et après la clôture de la navigation; le bief qui se trouve en amont de l'écluse de prise d'eau fut creusé à la profondeur requise par le contrat, daté du 25 octobre 1870, c'est-à-dire à six pieds à l'eau basse.

Il a été fait bien peu de chose sur cette section au-dessous de l'écluse, sauf l'enlèvement de deux ou trois pointes au second coude.

Toute cette section a encore besoin d'être approfondie.

Vu la difficulté de reconstruire les écluses en hiver ou le printemps, l'on a cru devoir changer l'emplacement des écluses Nos. 9 et 10, en les mettant du côté sud des écluses actuelles et en conservant celles-ci intactes jusqu'à ce que les nouvelles soient construites, et ensuite de les convertir en déversoirs régulateurs.

Un contrat pour l'exécution de ces changements fut signé le 19 février dernier, et le travail d'excavation pour l'écluse No. 10 est maintenant passablement avancé.

Une grande quantité de matériaux est aussi rendue sur les lieux, afin de terminer l'écluse cette année.

Aucun changement n'a été fait dans les travaux de la section du canal entre les écluses No. 9 et 10.

La section No. 3, qui embrasse l'écluse 9, reste à peu près dans l'état où elle était à la date de mon rapport de l'année dernière.

Les portes destinées à ces écluses ont été construites à la journée, dans le cours de l'hiver et du printemps. Il en a été terminés trois paires, et la quatrième est presque finie. Quelques pieds de hauteur de la charpente se trouvait être en mauvais pin, mais elle sera achevée aussitôt que l'on pourra se procurer du bois convenable.

Les ouvrages en fer ont été faits par M. Alexander Fleck, d'Ottawa, et livrés conformément à son contrat.

Le pont tournant, à l'écluse No. 11, a été terminé et mis en opération en septembre.

Un rapport plus complet des travaux de l'année a été fait par M. H. Parent, l'ingénieur local, et se trouve ci-joint.

. RAPIDE DE LA CULBUTE.

Un relevé a été fait en juillet et août pour l'écluse et la digue projetées au rapide de la Culbute.

En cet endroit, la rivière est divisée par l'île aux Allumettes, et la plus grande partie en descend par le chenal du côté de Pembroke; le bras nord, qui est plus étroit et coule à travers une gorge sur une distance d'environ 5,000 pieds, forme les rapides de la Culbute et de l'Islet, avec une descente de 18 à 20 pieds d'eau, suivant l'état de la rivière qui monte et baisse de 12 pieds au pied des rapides, et seulement de 8 pieds à leur tête.

A la tête de l'Islet, le chenal s'élargit et est divisé en trois parties par des îles, ce qui rend cet endroit très-avantageux à la construction des ouvrages projetés.

Le lit de la rivière, entre l'île principale et la rive, est large de 50 à 80 pieds, et l'on a décidé d'y établir les écluses; la profondeur de l'eau varie de trois à six pieds au milieu, avec une descente de 8.70 sur un parcours de 800 pieds. La rive nord est bordée de

roche de gneiss solide, qui s'avance dans le chenal et paraît plonger sous l'île, car elle affleure du côté sud, où elle forme le lit de la rivière à travers le chenal principal, qui est aussi divisé par une petite île rocheuse.

Le barrage se relie à l'écluse supérieure et traverse la tête de l'île, sur une distance de 224 pieds. À partir de l'île il traverse le chenal du milieu jusqu'à une petite île de roche, sur une distance de 96 pieds, l'eau ayant sept pieds au centre. Cette île a 95 pieds de large, dans la direction de la digue, et le chenal qui la sépare de la terre ferme, au sud, a 210 pieds de largeur et 11 pieds d'eau au milieu.

Les constructions projetées se composeront d'un barrage en bois plat à travers les principaux chenaux, avec une digue-jetée sur l'île, qui s'élèvera au-dessus des plus hautes eaux, et se reliera à l'écluse supérieure. Ce barrage élèvera l'eau au niveau de la rivière en amont du rapide de la Culbute.

La chute sera rachetée par deux écluses accolées, chacune de 200 pieds de longueur sur 45 de largeur, et ayant 6 pieds d'eau sur les seuils.

Ces travaux seront d'une exécution très-difficile à cause de la force du courant et de leur position isolée ; de plus, une partie des fondations reposera sur l'argile, ce qui ajoutera aux frais de construction.

Néanmoins, l'on peut surmonter ces difficultés en plaçant les travaux entre les mains d'un entrepreneur expérimenté, qui connaîtrait parfaitement ce genre d'ouvrage.

Les plans et spécifications ont été soumis à l'approbation le 15 novembre 1872, et les soumissions ont été demandées, par annonces publiées dans les journaux, le 27 juin 1873.

JETÉE DU COTEAU LANDING.

Le prolongement de cette jetée s'est poursuivi durant les mois d'été et d'automne, et au moment où les travaux furent suspendus pour l'hiver, le corps de la jetée était construit et en partie rempli de pierres ; durant l'hiver, on a transporté de la pierre sur la glace et on l'a placée dans la jetée, mais pas suffisamment pour la remplir. Elle a ensuite été abandonnée dans un état incomplet, et il faudrait environ 50 fûtoises de pierre et la couvrir en madriers pour la terminer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN G. SIPPPELL,

Ing.-Contrôleur.

DATES de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur les canaux ci-dessous, pour les années 1870, 1871, 1872, 1873.

Nom des ouvrages.	1870.		1871.		1872.		1873.
	Ouvert.	Fermé.	Ouvert.	Fermé.	Ouvert.	Fermé.	Ouvert.
Canal Lachine.....	29 avril.	10 déc.	24 avril.	6 déc.	1er mai.	7 déc.	5 mai.
Canal Beauharnois.....	28 "	5 déc.	19 "	2 "	1er "	2 "	1er mai.
Canal Chambly.....	4 mai.	3 déc.	3 "	28 nov.	1er "	2 "	25 avril.
Ecluse de St. Ours.....	12 avril.	5 déc.	20 mars.	28 "	20 avril.	30 nov.	1er mai.
Ecluse de Ste. Anne.....	19 "	30 nov.	13 avril.	27 "	29 "	30 "	24 avril.
Canal Carillon.....	27 "	6 déc.	1er mai.	27 "	2 mai.	1er déc.	1er mai.
Chute à Blondeau.....	27 "	6 déc.	1er "	27 "	2 "	1er "	1er "
Canal Grenville.....	27 "	6 déc.	1er "	27 "	23 "	1er "	1er "

CANAL LACHINE.

ÉTAT du montant des amendes et dommages perçus pour l'année expirée le 30 juin 1873

Date.	Noms des navires.	Patrons ou propriétaires.	Amendes.	Dommages.	Total.
			Montant.	Montant.	
1872.			\$ cts.	\$ cts.	
Juil. 2.....	B. New York.....	Durkee.....	5 00		
8.....	King of the North.....		10 00		
Août 12.....	St. Engineer.....	McKenzie.....	10 00	10 00	
14.....	B. Troy.....	Dufresne et Cie.....	4 00		
22.....	Radeau.....	St. Denis.....	4 00		
Sept. 2.....	Goëlette Bibianne.....	Auger.....	5 00		
9.....	B. Mab.....	Phibodeau.....	5 00		
30.....	Prop. Indian.....	Smith.....	2 00		
Oct. 5.....	B. C. G. Scott.....	Proctor.....		10 00	
11.....	B. Milwaukee.....	Grange.....	10 00		
17.....	B. Bobby.....	M. Tromsp et Cie.....	5 00		
22.....	Prop. Lake Ontario.....	St. Denis.....	10 00		
25.....	B. Linnet.....	Cie. de vap. des lacs et riv.		7 00	
30.....	B. Febe.....	Molcomb et Stewart.....	5 00		
Nov. 5.....	B. Dundee.....	Bergeron.....	4 00		
9.....	Radeau de bois de const.	Marion.....	5 00		
9.....	Radeau.....	Charron.....	4 00		
		Henderson.....	5 00		
1873.					
Mai. 17..	B. Annie.....	Holcomb et Stewart.....	20 00		
Juin. 30..	Radeau de bois de const.	McKinley.....	4 00		
			\$ 117 00	\$ 27 00	\$ 144 00

MICHAEL CONWAY,

Contrôleur.

Bureau du Canal Lachine,

Montréal, 1er juillet 1873.

CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT des amendes et dommages perçus durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1873.

Date.	Nom des navires.	Patrons ou propriétaires.	Montant.	Remarques.
			\$ cts.	
1872.				
Juil. 20.....	Barge Nevada City.....	J. G. Johnson.....	10 00	Dommage à l'écl. No. 9.
	" Prince Albert.....	Elea.....	30 00	" " No. 12.
22.....	Goëlette Marie Louisa.....	H. Nault.....	5 00	" " No. 7.
Oct. 10.....	Barge Breeze.....	A McLennan.....	40 00	" au P. de St. Timot.
	Vapeur Spartan.....	Cie. de N. C.....	8 25	" à l'écl. No. 8.
Nov. 12.....	Vapeur L. Renaud.....	Cie. de N. du St. Laurent	8 75	" " No. 11.
	Propulseur Bristol.....	Cameron.....	8 00	" " No. 8.
1873.				
Mai 11.....	Barge Flint.....	Cie. de transp. M.....	10 00	" " No. 9.
		Montant.....	\$120 00	

GEORGE ELLIS,

Percepteur des péages.

Bureau du percepteur,
Melscheville, juillet, 1873.

ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

ETAT des amendes et dommages perçus durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1873.

Date.	Noms des navires.	Patrons ou propriétaires.	Montant.	Remarques.
			\$ cts.	
1872.				
Juil. 18.....	Barge L. H. Farran.....	Capt. R. T. Steer.....	75	Dommage à la jetée.
18.....	Barge Determination.....	Ant. Sussereau.....	4 00	Insulte et trouble.
Août, 20.....	Bateau E. Brett.....	Capt. Wm. Baillis.....	1 00	Dommage à la jetée.
Sept. 4.....	do Canada.....	Capt. G. R. Halt.....	1 00	" "
11.....	do Orbe.....	Capt. A. J. Moor.....	1 00	" "
18.....	do Safe.....	Capt. J. Babcoch.....	1 00	" "
Oct. 1.....	Vapeur Castor.....	Capt. J. Whalen.....	2 00	" "
4.....	Bateau R. Allen.....	Capt. Chs. Renelle.....	1 00	" "
22.....	do Gen. Butler.....	Capt. Montgomery.....	1 00	" "
24.....	do Burch.....	Capt. E. St. André.....	1 00	" "
1873.				
Mai 18.....	Barge C.....	Sincennes et McNaughton	1 50	" "
		Montant.....	\$15 25	

LÉVI LARUE,

Contrôleur.

Bureau de l'écluse de St. Ours,
St. Ours, 2 juillet 1873.

CANAL CHAMBLY.

ETAT des amendes et dommages perçus pour l'année expirée au 30 juin 1873.

Date.	Noms des navires.	Patrons ou propriétaires.	Montant.	Remarques.
Août. 21...	Barge Fleet.....	J. B. Auger.....	\$ cts 2 00	Dom. à l'écluse No. 3.
" 13...	" Venture.....	do.....	2 00	do do No. 3.
" 22...	" St. Charles.....	Charles Bouvier.....	2 00	do do No. 9.
" 22...	" André.....	J. B. Auger.....	30 00	do au pont No. 3.
Nov. 4....	Vapeur Oak.....	Captaine Lauzon.....	15 00	do à l'écluse No. 4.
		Quaiage.....	\$51 00 9 35	
		Montant.....	\$60 35	

C. PRÉFONTAINE,
*Contrôleur.*Bureau du Canal Chamby,
1er juillet 1873.

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

ETAT des montants perçus pour loyer de terrain sur les bords de ces canaux, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Section.	Patrons ou propriétaires.	Quantités.	Taux.	Montant.	Totaux.
Ecluse No. 3 ...	John Lennon	300	2	\$ cts. 6 00	\$ cts. 6 00
" No. 4	John Douglass.....	179	2	3 58	3 58
" Nos. 5,6,7, et 8	T. et W. Owens	500	2	10 00	
" "	Joseph Denish.....	410	2	8 20	
" "	Donald McVane.....	120	2	2 40	
					20 60
					\$30 18

W. B. FORBES,
*Contrôleur.*Bureau des Canaux de Carillon et Grenville,
1er juillet 1873.

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE,

ÉTAT des sommes perçues pour l'hivernage des navires dans les canaux de Grenville et Carillon, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Canal.	Patrons ou propriétaires	Vapeur.	Barges.	Taux.	Montant.	Totaux.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Canal de Carillon	Cie. Ottawa et Rideau..	1		8 00	8 00	
do	George Smith.....		11	4 00	44 00	
do	do	1		8 00	8 00	
do	do		11	4 00	44 00	
Canal de Grenville....	Lough et Cie.....	1		8 00	8 00	104 00
	”		5	4 00	20 00	
						28 00
					Montant..	\$132 00

DANIEL MURPHY,

Percepteur des péages.

Bureau des Canaux de Carillon et Grenville,
Carillon, 17 juillet 1873.

CANAL DE LACHINE.

ÉTAT 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 1873. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 1—Buse inférieur.				Ecluse No. 5—Buse supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.
1872.								
Juillet....	18	5	17	2	10	9	9	10
Août	17	1	16	0	9	10	9	5
Septembre	17	4	16	6	9	10	9	4
Octobre	18	2	16	7	10	4	9	6
Novembre	17	10	16	4	10	2	9	5
Décembre	27	3	16	3	10	8	8	6
1873.								
Janvier	27	5	24	7	10	2	8	5
Février.....	25	8	24	1	9	8	8	0
Mars	26	2	24	6	9	6	8	7
Avril.....	38	6	25	4	13	11	9	8
Mai	25	3	22	9	15	1	12	11
Juin.....	25	1	20	6	15	1	12	0

CANAL DE BEAUHARNOIS.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur le busc 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 1873. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 6, Busc inférieur.		Ecluse No. 14, Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1872.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	10 6	10 0	11 8	11 3
Août	10 2	9 0	11 4	11 1
Septembre	10 0	9 6	14 4	11 0
Octobre	10 2	9 8	11 5	10 10
Novembre	9 10	9 5	11 7	10 10
Décembre	12 6	9 8	11 8	10 8
1873.				
Janvier	20 0	12 6	11 11½	10 6½
Février	20 4	12 0	11 10	10 8
Mars	17 0	13 6	11 7	10 9
Avril	14 0	13 0	12 9	11 4
Mai	14 6	12 8	13 0	12 3
Juin	14 6	12 2	12 8	12 3

ECLUSE DE ST. OURS.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur les buscs inférieur et supérieur de l'écluse de Ste Ours, durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1873. (D'après les rapports du contrôleur.)

Mois.	Busc inférieur.		Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1872.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	10 5	1 1	10 0	8 11
Août	10 5	8 10	10 5	8 11
Septembre	11 0	10 5	10 11	10 5
Octobre	11 6	10 2	10 8	10 3
Novembre	11 9	9 5	11 3	10 2
Décembre	13 5	9 10	10 2	8 10
1873.				
Janvier	14 6	10 10	10 4	8 7
Février	13 9	12 8	9 10	9 0
Mars	14 4	12 9	10 0	9 1
Avril	24 0	14 8	19 10	10 4
Mai	20 4	16 8	16 3	13 6
Juin	17 6	11 5	31 8	9 10

CANAL DE CHAMBEY.

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 1873. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 9. Busc inférieur.		Ecluse No. 1. Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1872.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	12 0	10 0	9 4	8 9
Août.....	14 1	10 9	10 6	9 0
Septembre.....	14 5	13 7	10 9	9 11½
Octobre.....	13 7	12 0	10 5½	9 5
Novembre.....	13 9	12 4	10 7	9 9
Décembre.....	14 8	11 11	9 8	9 0
1873.				
Janvier.....	16 0	11 10	9 11	8 11
Février.....	14 9	13 5	9 11½	9 3
Mars.....	15 3	13 9	9 4	9 0
Avril.....	23 6	14 3	12 6	9 3
Mai.....	19 2	16 2	12 3	11 0½
Juin.....	15 10	11 4	11 0½	9 7

ECLUSE DE STE. ANNE.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur les buses inférieur et supérieur de l'écluse de Ste. Anne, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Busc inférieur.		Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1872.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	8 0	7 5	8 6	7 6
Août.....	7 3	6 10	7 6	6 8
Septembre.....	7 3	6 10	7 9	6 6
Octobre.....	7 10	7 0	8 5	7 7
Novembre.....	7 6	7 3	8 6	8 0
Décembre.....	8 10	6 9	8 5	7 10
1873.				
Janvier.....	8 0	6 9	8 8	7 10
Février.....	8 7	7 1	9 0	8 0
Mars.....	8 4	7 2	8 3	8 0
Avril.....	11 7	8 5	12 1	8 4
Mai.....	13 2	10 0	14 10	11 6
Juin.....	13 0	9 9	15 0	10 9

CANAL DE CARILLON.

ÉTAT 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 1873. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 1.—Busc inférieur.		Ecluse No. 3.—Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1872.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	9 7	8 0	9 8	7 7
Août	8 0	6 10	7 6	5 11
Septembre	8 5	6 9	8 1	5 11
Octobre	9 10	7 11	8 11	7 8
Novembre	8 11	7 7	8 9	7 1
Décembre	8 2	7 7	8 10	6 11
1873.				
Janvier	9 3	7 10	8 6	7 6
Février	9 6	8 8	8 4	7 6
Mars	8 11	7 10	7 4	6 6
Avril	14 5	8 8	14 0	7 0
Mai	16 4	12 4	18 6	13 3
Juin	16 1	10 8	18 4	11 3

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 1873. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Busc inférieur.		Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1872.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	10 10	8 8	10 8	8 6
Août	8 7	7 3	8 5	7 2
Septembre	9 2	7 4	9 0	7 2
Octobre	10 0	8 9	9 10	8 7
Novembre	9 11	8 2	9 9	8 0
Décembre	13 8	8 0	13 6	7 11
1873.				
Janvier	19 6	14 2	18 6	14 0
Février	29 9	18 3	21 0	18 0
Mars	18 3	7 3	17 0	10 2
Avril	15 3	7 5	14 11	10 0
Mai	20 0	14 3	20 0	14 0
Juin	23 9	12 5	20 0	11 0

CANAL DE GRENVILLE.

ETAT 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 1873. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 5, Buse inférieur.		Ecluse No. 11, Buse supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1873.				
Juillet	Pds. 10 pcs. 10	Pds. 8 pcs. 6	Pds. 10 pcs. 3	Pds. 7 pcs. 8
Août	8 7	6 10	7 8	5 11
Septembre	9 1	6 11	8 4	5 11
Octobre	9 11	8 9	9 9	7 11
Novembre	9 10	8 2	10 0	7 4
Décembre	14 9	8 2	7 10	6 4
1873.				
Janvier	19 6	14 9	6 4	5 11
Février	23 3	20 0	6 7	5 11
Mars	19 0	9 0	6 6	5 11
Avril	16 3	9 0	12 5	6 10
Mai	19 9	14 8	16 9	11 6
Juin	19 6	12 6	24 0	10 16

CANAL DE CARILLON, DIGUE ET GLISSOIRE.

Bureau de l'ingénieur, Pointe Fortune.

Juillet 1873.

Monsieur,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur la condition de ce canal, pour l'année expirée le 30 juin 1873 :—

En juin 1872, je reçus ordre de vous d'examiner les Rapides de Carillon et de la Chute-à-Blondeau, dans le but d'accomplir l'intention du gouvernement qui était d'améliorer cette partie de l'Outaouais, savoir : de construire sur la rivière, à ou près de Carillon, une digue d'une hauteur suffisante pour submerger les deux rapides, et pour éviter la chute un canal pourvu d'écluses de 200 pieds de longueur entre les poteaux tourrillons, et de quarante-cinq pieds de largeur au fond, avec pas moins de 9 pieds d'eau sur les buses lorsque la rivière est très basse—ainsi qu'une large glissoire pour faciliter le commerce de bois.

Une distance d'environ quatre milles sépare les rapides. On les évite actuellement par des canaux construits, il y a près de cinquante ans, par le gouvernement impérial. Ils ont des écluses longues de 132 pieds et larges de 32, avec un niveau de 4 à 5 pieds d'eau sur les buses quand la rivière est basse.

La chute aux rapides de Carillon est d'environ 10 pieds. Le canal, d'une longueur de deux milles, a trois écluses—deux d'ascension à Carillon, et une de descente à la tête des rapides. Il est alimenté par la rivière du Nord qui, ces dernières années, a donné avec difficulté un approvisionnement suffisant dans des temps de sécheresse, et cette difficulté augmentant d'année en année, nuirait avant longtemps, d'une manière très sérieuse, au commerce du pays. Par conséquent, si l'on veut agrandir ou améliorer le canal, ce mode d'alimentation doit être abandonné, et l'eau tirée directement de l'Outaouais. L'éclusage total, sur ce canal est maintenant, en moyenne, d'environ 33 pieds.

Le canal de la Chute-à-Blondeau a une longueur de un huitième de mille et une écluse, La chute de cette seule écluse est d'environ quatre pieds. Par conséquent, l'éclusage total dans les deux canaux est de 37 pieds. Le lit du dernier canal se trouve dans une tranchée profonde creusée dans le roc. Il est étroit et la partie en amont de l'écluse n'a jamais pu être portée au niveau du busc supérieur.

La Chute-à-Blondeau ne présente pas d'obstacles sérieux au passage du bois carré ou en grume, mais le rapide de Carillon a toujours été difficile à franchir, à l'eau basse. Il y a quelques années, une glissoire, ou plutôt une digue parallèle au rivage, fut construite sur le côté de ce rapide, pour faciliter le passage du bois, mais elle n'a jamais pu satisfaire entièrement les besoins du commerce.

Vers le commencement de juillet dernier, je commençai l'examen et le continuai aussi rapidement que le permettait mon désir de le faire complet. Tout l'été, l'eau se tint beaucoup plus haute que d'ordinaire, ce qui nuisit quelque peu aux opérations—mais je réussis à terminer l'examen des rapides de bonne heure en automne.

Le meilleur endroit pour placer la digue (dont la praticabilité de la construction fut démontrée par l'examen) a été trouvée près du milieu du rapide de Carillon, à trois quarts de mille en amont du village de ce nom où le lit de la rivière repose sur le roc uni, l'eau étant tout-à-fait basse sur les deux tiers de la traverse, et de neuf pieds seulement de profondeur dans l'endroit le plus creux quand le niveau de la rivière est peu élevé. On a résolu de la faire dans le genre appelé "digue plate" en bois, et, après avoir été terminée, de la tenir toujours submergée, et de lui donner une élévation qui exhausserait le niveau de l'eau de six pieds au-dessus du rapide de Carillon, faisant ainsi disparaître la Chute-à-Blondeau, en

y élevant l'eau de deux pieds. Ceci donnerait à la rivière, à l'époque où elle est très-basse, une profondeur d'au moins dix pieds, et partant une navigation non-interrompue de la digue au canal de Grenville—soit une distance de $6\frac{1}{2}$ milles.

Trois modes de construction pour ce canal se présentent d'eux-mêmes, savoir :—1o. Suivre en aval de la digue l'ancien canal qui, alors, aurait besoin d'être creusé et agrandi, avec ses écluses—probablement accolées—placées à l'extrémité inférieure. 2o. Construire le canal, en faisant un remblai à environ cent pieds du côté sud et dans une direction presque parallèle, depuis la digue, jusqu'à l'eau profonde au pied du rapide, avec une écluse près de la digue, et une autre près de l'extrémité inférieure. 3o. Suivre le même arrangement que pour le deuxième mode, seulement sur le côté nord de la rivière.

On a fait les plans, l'estimation comparée, etc., des trois modes mentionnés. Le premier a été abandonné à cause des frais nombreux que nécessiterait sa mise à exécution. Quoique le coût du second ait été estimé un peu plus bas que le dernier, on n'a pas cru devoir l'adopter pour, entr'autres raisons, les suivantes :—La nature du lit de la rivière en aval de l'emplacement de la digue, nécessite la localisation de la glissoire sur le côté sud, et si le canal y était placé, le bois, etc., qui descendrait, et les navires se nuiraient les uns aux autres d'une manière sérieuse. En conséquence, on a résolu de la construire sur la rive nord, au moyen d'un remblai déjà mentionné, et de placer la glissoire près de la rive sud, de manière à se relier avec le chenal actuel des trains de bois.

Le canal aura 4,300 pieds de long, et la chute 16 pieds, que devront racheter deux écluses, comme dit plus haut, dont les murs de chacune d'elles auront 29 pieds de haut.

D'abord, on avait l'intention de donner 200 pieds de largeur à la glissoire, mais on l'a réduite dans la suite à 110 pieds, avec des jetées de 615 pieds de longueur de chaque côté, et sans fonds de bois.

Pour les détails des différentes parties de l'ouvrage, l'on devra consulter les plans, etc., qui ont été terminés en janvier. Aussitôt des soumissions ont été demandées. Celles de MM. R. P. Cook et Cie. ont été acceptées, et le contrat fut signé avec eux le 21 mars.

Jusqu'à la fin de l'année, les entrepreneurs avaient livré 27,000 pieds cubes de bois, et fait d'autres préparatifs nécessaires, mais l'ouvrage n'avait pas commencé.

L'eau était extraordinairement haute au printemps, et elle n'a pas baissé depuis. Il va sans dire que cet état était très défavorable aux travaux.

Outre l'examen des rapides, d'après vos instructions j'ai fait une exploration complète des deux côtés de la rivière, de Carillon au pied du canal de Grenville, en prenant, lors de mes visites faites en temps opportun, les niveaux de l'eau haute et de l'eau basse, ainsi que les noms des propriétaires fonciers de chaque côté de la rivière et autres informations qui pourront être nécessaires. Cet examen et les cartes auxquelles il a servi de base serviront à régler avec les personnes dont les terres pourraient avoir à souffrir de l'élévation du niveau de la rivière, par la digue projetée.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ANDREW BELL,

Asst.-Ingén. C. C.

J. G. Sippell, Ecr.,

Ingénieur Surintendant,

Montréal.

TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT DU CANAL DE GRENVILLE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR.

30 juin 1873.

Rapport Annuel.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport annuel, sur le progrès des travaux d'agrandissement de ce canal, et sur les matériaux livrés, durant l'année fiscale expirée ce jour, par James Goodwin, Ecr., en vertu de son contrat.

Les excavations exécutées dans les diverses sections du canal peuvent être brièvement décrites comme suit :—

Section No. 1.

Depuis l'entrée du canal à Grenville jusqu'à l'écluse No. 10.

Le bief de prise d'eau au-dessus de l'écluse de garde (No 11) a été approfondi de manière à ajouter, sur toute son étendue, au moins deux pieds d'eau à l'ancienne profondeur navigable qui était de quatre pieds à l'étiage sur l'Ottawa. Mais sur une étendue d'environ trois cents pieds immédiatement en amont de cette écluse, on a creusé le fond de cinq pieds, profondeur requise lorsque l'échelle de navigation d'après laquelle les nouvelles écluses sont construites, sera adoptée sur tout le parcours des canaux de Grenville et Carillon. On a donné cinquante pieds de largeur au fond de ce bief d'entrée.

Ces travaux nécessiterent l'érection d'un puissant barrage pour retenir les eaux de l'Ottawa durant l'hiver.

La première courbe du canal, environ un demi mille en aval de l'écluse de garde, a été redressée, par la suppression de deux pointes, dont une sur la face Sud et l'autre au Nord du canal.

Les excavations exécutées dans cette section sont comme suit en verges cubes :—

Elargissement de l'entrée en amont de l'écluse	(Terre)	32 v. c.
" " " "	(Roc)	1198 "
Creusage de l'entrée " "	"	3798 "
Redressement de la courbe en aval "	"	1722 "

Le déblai de ces excavations a été transporté à l'entrée du canal, côté Sud, de manière à prolonger le remblai actuel de 200 pieds dans la rivière. Cette jetée, quoique non achevée, a déjà été avantageuse à la navigation.

D'autres travaux ont été exécutés à l'écluse de garde, savoir : la pose de 200 pieds de la maçonnerie des bajoyers; la construction d'un mur en segment pour le pont tournant et d'un chevalet d'appui pour la tête du pont (excavation en terre 86 v. c., Maçonnerie 87 v. c.) corroyage des mur de l'écluse de garde avec 38 v. c. de glaise et remplissage avec 262 v. c. de terre; nivellement du fond de l'écluse avec 82 v. c. de béton.

Section No. 2.

Depuis l'écluse No. 10 à l'écluse No. 9.

Dans cette section les travaux ont été limités à l'excavation du bassin destiné à recevoir la nouvelle écluse, et d'une partie de ses approches. Cette nouvelle écluse sera placée

parallèlement à la nouvelle écluse No. 10; sa ligne de centre étant à 78 pieds sud de la ligne de centre de la vieille écluse. Ses dimensions seront 200 pieds entre les portes, 45 pieds de large dans le fond et 9 pieds d'eau sur les seuils.

Les travaux exécutés dans cette section donnent les résultats suivants en verges cubes :—

Excavation en terre (dans le bassin et les approches).....	9,407 v.c.
“ dans roc “ “	12,919 “
Revêtement en glaise du remblai de l'approche d'aval pour le pro- } téger contre la crue des eaux de l'Ottawa.....	225 “

Section No. 3.

Depuis l'écluse No. 9, jusqu'à l'écluse No. 8.

Les seuls travaux de cette section sont les excavations suivantes :—

Terre.....	285 v.c.
Roc	79 “

Pour le bassin de la nouvelle écluse No. 9, laquelle sera semblable à la nouvelle écluse No. 10 tant dans ses dimensions que dans sa position par rapport à la vieille écluse.

Matériaux livrés:

Quatre buses de chêne (355 p. c. chaque) pour les nouvelles écluses Nos. 9 et 10 sont prêts à être posés dès que les plateformes seront faites. Il y a en outre :

2,300 pieds cubes de pruche (bois carré);

7,600 “ pin “

46,500 pds. sup. m. pl. en madriers pour planchéier des plateformes.

18,000 lbs. de fer forgé (boulons, liens, fiches, etc);

20,390 lbs. fonte (segments pour rouleaux des portes);

1,360 v. c. de pierre de taille;

470 “ pierre non-taillée;

1,100 “ pierre de remplissage;

1,000 “ sable;

4,150 barils de chaux hydraulique.

Outre les ouvrages accomplis et les matériaux livrés, l'entrepreneur a établi deux pompes à vapeur, six grues, des forges, des hangards, et dispose d'un matériel considérable et en bon état.

En raison de la rareté de la main-d'œuvre, ces travaux n'ont pas progressé à beaucoup près autant qu'on l'avait espéré, mais on doit dire à l'avantage de l'entrepreneur que ce qui est fait donne entière satisfaction, tant pour l'apparence que pour la solidité.

Pont tournant,

Sur l'écluse de garde à Grenville.

Un pont tournant long de 81 pieds 6 pouces et large de 13 pieds a été construit sur l'écluse de garde à Grenville, par Thos. Redmond, écr., sous contrat spécial. Cet ouvrage a

été exécuté fort lentement. Mais sous le rapport de l'art et comme construction durable, il ne laisse rien à désirer. La charpente de ce pont a été faite à Montréal et a été transportée à Grenville le 6 juillet 1872. Il fut ouvert à la circulation le 28 septembre 1872.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

E. H. PARENT

Ingénieur Rés., T. A. C. G

J. G. SIPPELL, écr.,

Ingénieur Surintendant,

Bureau du Canal, Montréal.

ANNEXE No. 4.

CANAL DE CORNWALL.

CORNWALL, 4 juillet 1873.

M. F. BRAUN,

Secrétaire des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur le canal de Cornwall pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Le canal a bien fonctionné du 1er juillet 1872 au 10 août, époque où il fut fermé pendant 35 heures, par la rupture des portes inférieures de l'écluse No. 18, causée par le steamer *Spartan* : il a continué à fonctionner jusqu'au 8 décembre, date où il fut fermé pour l'hiver.

Réouvert au 1er mai, il a bien fonctionné jusqu'au 30 juin.

Les ouvrages qui ont été faits l'an dernier peuvent être classés sous le titre de réparations ordinaires, excepté la reconstruction des parties brisées par le *Spartan*.

On a élevé le remblai, protégé le canal en exhaussant les murs en talus, réparé les portes d'écluses, les déversoirs d'alimentation, les ponts sur les pertuis, fait dix nouvelles passerelles pour les portes d'écluses, huit nouvelles courbes, douze nouveaux rouets, nettoyé les contrefossés et les aqueducs en syphon, et reconstruit les portes brisées par le *Spartan*.

Le montant des bordereaux pour l'année fiscale expirée en juin, y compris la reconstruction des portes brisées par le *Spartan*, s'élève à \$11,645 30.

Je vous pris de vouloir bien m'autoriser à dépenser \$6,000 00 pour des réparations qui devront être exécutées durant le premier semestre de la présente année fiscale.

Pour réparations ordinaires	\$3,000 00
Pour couvrir en bardeaux les maisons des gardiens et réparations d'écluses,—peinturer et réparer le plancher.....	600 00
Pour reconstruire les portes inférieures de l'écluse No. 15, et les portes supérieures de l'écluse No. 20, enlevées du canal.....	2,400 00
	\$6,000 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONELL,

Surintendant.

ANNEXE No. 5.

CANaux DE WILLIAMSBURG.

MORRISBURG, 5 août 1873.

M. F. BRAUN,

Secrétaire des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le canal de Williamsburg pour l'année fiscale expirée le 3 juin 1873.

Les canaux ont bien fonctionné depuis le 1er juillet 1872, jusqu'au 7 décembre, époque de la clôture de la navigation. Réouverts le 1er mai 1873, ils ont été tenus en bon état jusqu'au 30 juin.

Les travaux exécutés, l'année dernière, peuvent être classés sous le titre de réparations ordinaires.

Pour la protection des bords du canal, il y a un personnel de 4 à 6 ouvriers, selon le besoin, et un conducteur, avec un bateau et un cheval de hâlage.

On a dépensé environ 300 toises de pierre à ces réparations ; certaines portions des bords de la rivière ont été exhausées avec de la terre.

Des réparations ont été faites aux portes des écluses, aux poteaux de défense, aux pertuis et fossés, aux quais et jetées : un nouveau chaland a été construit pendant l'année, et l'on s'en sert actuellement.

On a acheté du bois pour réparer les portes des écluses l'hiver prochain, ainsi que la jetée extérieure, à l'entrée supérieure du canal du Rapide Plat.

Le service des bouées a été fait pendant les mois de mai et de juin, de Dickinson Landing à Prescott ; ces bouées ainsi que les amarques sont en bon état.

La somme totale dépensée pour les réparations durant l'année expirée

le 30 juin 1873 est de \$4,173 02

Pour le personnel..... 6,370 49

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ISAAC ROSE,

Surintendant du canal de Williamsburg

ANNEXE No. 6.

CANAL WELLAND.

BUREAU DU CANAL WELLAND,

Ste. Catherine, 3 octobre 1873.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre sous ce pli le rapport annuel sur l'état du canal Welland pendant l'année fiscale expirée au 30 juin 1873.

Le canal a été fermé pour la saison le 10 de décembre, et est resté fermé jusqu'au 21 avril dernier, date à laquelle il fut de nouveau ouvert à la navigation.

Il n'y a eu pendant l'année que deux interruptions sérieuses à la navigation; la première le 17 août de l'année dernière, causée par la barge *Saginaw*, qui était pesamment chargée de bois de construction et coula à fond au moment de sortir de l'écluse No. 3, et bien que l'on fit tous les efforts possibles pour la retirer de là, il s'en suivit une détention de quatre jours. La seconde interruption eut lieu le 17 juin 1873 et fut causée par le propulseur *Granite State*, qui heurta les portes inférieures de l'écluse No. 2 et les emporta toutes les quatre. La navigation fut reprise après un délai de deux jours et dix heures.

Les travaux en voie d'exécution lors de mon dernier rapport, savoir : le déversoir du côté Haldimand de la Grande Rivière à Dunnville, et la maison du gardien des écluses à Port Colborne, ont été terminés et sont maintenant employés; le déversoir a été d'un grand secours pendant la crue des eaux le printemps dernier.

En conséquence des nouveaux contrats donnés pour l'agrandissement du canal Welland, M. John Brown a cessé de draguer sur le bief de partage.

J'ai pris des arrangements, avant la clôture de la navigation l'automne dernier, pour l'exécution d'un grand nombre de réparations qu'il fallait absolument faire durant l'hiver et qui consistaient principalement dans le renouvellement du plancher des écluses No. 1 et 2, et dans la reconstruction des murs en pierre au pied de l'écluse No. 3, contenant environ 600 verges cubes de maçonnerie. Pour faire ces travaux, il fallait de toute nécessité que l'eau fût retirée des biefs No. 1 et 2 pendant presque tout l'hiver, et que les écluses fussent parfaitement vidées et étanchées; mais cela a été fait d'une manière satisfaisante.

Le 31 mars, l'eau fut complètement retirée jusqu'à Allanburgh, afin de permettre de faire les réparations annuelles ordinaires aux portes d'écluse avant l'ouverture de la navigation. J'ai fait examiner tous les biefs et en ai fait enlever tout ce qui pouvait gêner la navigation, et à l'ouverture du canal les obstructions qui se trouvaient dans les biefs Nos. 1, 2 et 3 avaient toutes été enlevées.

En sus de ce qui précède, les réparations suivantes sont les principales qui ont été faites durant l'année.

Un plus grand nombre d'ouvriers que d'habitude ont été employés aux réparations du chemin de halage, qui ont été plus considérables et mieux faites que d'ordinaire; et je pense que le surcroît de facilité qu'elles ont procuré au passage des navires a amplement compensé les déboursés. Les ponts tournants et leurs avenues ont tous été plus ou moins réparés et solidifiés. Un grand nombre de nouveaux poteaux d'amarrage ont aussi été posés aux endroits les plus importants le long du canal. Douze portes neuves ont été substituées à celles qui étaient endommagées, comme suit:—

Trois	à l'écluse	No. 2.
Une	"	" 11.
Une	"	" 13.
Une	"	" 21.
Une	"	" 23.
Quatre	"	de Welland.
Une	"	de Port Colborne.

Cinq paires d'ancres neuves ont été substituées aux vieilles aux écluses Nos. 6, 7 et 17. Des réparations considérables ont aussi été faites généralement aux maisons et cabanes des éclusiers, qui toutes en avaient grand besoin. Huit nouvelles portes ont été construites dans le chantier des portes, et quatre autres sont en voie de construction.

L'opinion, que j'exprimais l'année dernière, que les réparations alors projetées mettraient le canal en bon état, s'est réalisée, je pense, car nonobstant la forte augmentation du trafic, il n'y a presque pas eu d'interruption d'aucune sorte, et l'alimentation de l'eau a été meilleure qu'elle n'avait été depuis plusieurs années.

Aussitôt que l'eau le permettra, je me propose de terminer le renouvellement du tablier de la digue de Dunnville,—ce qui, avec quelques réparations à faire au pont, placera cette partie des ouvrages en bon état.

Je joins à ce rapport une liste des navires des propriétaires desquels j'ai perçu des amendes, s'élevant à \$50, que j'ai remises au percepteur de ce port.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

W. F. BIGGAR,

Contrôleur.

CANAL WELLAND.

ETAT indiquant le montant des amendes imposées et perçues des propriétaires des navires pour violation des règlements du canal, durant l'année fiscale finissant au 30 juin 1873.

DATE.	NOM DU NAVIRE.	MONTANT.	OBSERVATIONS.
1872. 6 juillet....	Pro. <i>Dromedary</i>	\$ cts- 10 00	Violation des règlements.
1873. 19 juin.....	Goëlette <i>Alexander</i>	40 00	
	Total.....	50 00	

W. F. BIGGAR,

Contrôleur.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 3 octobre 1873.

APPENDICE No. 7.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 3 octobre 1873.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,

Département des Travaux Publics,

Ottawa.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport annuel sur les travaux qui se rattachent au canal de la Baie de Burlington, pour l'année fiscale finissant au 30 juin 1873.

Les ouvrages du canal n'ont nécessité aucune dépense pour réparations dans le cours de l'année dernière.

Je me proposais, lors de mon dernier rapport, de demander un léger crédit à cette fin, mais j'ai vu, lorsque la navigation a été ouverte, qu'elle serait à peu près inutile.

Néanmoins, je me propose de demander, pour l'hiver prochain, un crédit suffisant pour reconstruire le bac, et pour l'achat de nouvelles chaînes pour ce dernier, ainsi que pour l'achat d'une certaine quantité de câble, l'approvisionnement actuel étant à peu près épuisé.

La navigation n'a pas été interrompue durant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. F. BIGGAR,

Contrôleur.

ANNEXE No. 8.

CANAL RIDEAU.

Ottawa, 10 juillet 1873.

MONSIEUR,—Conformément aux règlements et aux instructions faits et donnés par l'hon. ministre des Travaux Publics, je vous transmets mon rapport annuel pour l'année fiscale, expirée le 30 juin 1873.

Comme je n'ai pris charge des travaux que tard dans l'automne, le rapport de mon prédécesseur en date du 11 novembre 1872, traite de tous les nouveaux ouvrages et réparations jusqu'à cette date.

La navigation, fermée le 29 novembre 1872, s'est ouverte le 1er mai 1873.

Lors de ma première visite de la ligne du canal, je m'aperçus que les bases inférieures de la plupart des écluses de la direction de l'ouest, faisaient eau considérablement, et que pour empêcher cette perte, il fallait les tenir à sec durant l'hiver. Cette amélioration a nécessité beaucoup d'ouvrage et de dépenses, mais elle a été accomplie d'une manière satisfaisante.

Voici les principales réparations qui ont été faites durant l'année :—

Moulins de Kingston.

Quatre cents verges de pierre placées sur la surface de la levée, et les réparations au chemin public sur l'étang du moulin achevées. Un bureau construit pour le percepteur des péages, les portes d'écluses blindées et réparées, et trois paires de châssis à portes et des réparations aux mécanismes, etc.

Brewer's Lower Mills.

La construction de deux digues et l'enlèvement de l'eau de l'écluse ; réparation du seuil et du tablier ; comblement, avec de la pierre, d'un grand trou fait par le coulage en bas de la maçonnerie ; réparation des portes inférieures et de la maçonnerie ; livraison de la pierre et du gravier pour réparer la digue et le chemin.

Brewer's Upper Mills.

La construction de deux digues et l'enlèvement de l'eau de l'écluse ; un plancher neuf à l'écluse, y compris le comblement, avec de la pierre, d'un grand trou au bas du mur de chute du heurtoir central, pratiqué par l'eau s'échappant sous le plancher de l'écluse. Réparation du seuil et du tablier ; blindage et affermissément des portes centrales, réparations des mécanismes ; renouvellement des portes inférieures de l'écluse.

Jones Falls, Davis, Chaffreys', Newboro.

Ces écluses ont toutes été vidées, et les mêmes réparations qu'aux Brewer's Upper Mills^{es} faites, à l'exception des nouvelles portes.

Narrows.

A cette station, les portes ont été levées et les rebords réparés ; 150 verges de pierre placés sur la digue et dans le caisson.

Poonamabi.

Petites réparations, aux portes, rouleaux et mécanismes ; 500 verges de pierre placées sur le talus de la levée pour empêcher la perte d'eau. Le terrassement se rompit pendant l'inondation, mais il fut promptement réparé.

Smith's Falls.

Petites réparations, peinture du pont tournant et deux paires de portes d'écluse.

Old Slys.

Nouvelles barres à ressorts pour les portes centrales, nécessitant des grilles de charpente pour les cabestans volants ; nouveaux rouleaux à chaînes, poulies à rouets, etc., et quelques petites réparations aux mécanismes.

Edmond's.

Nouvelles barres à ressorts et changements, deux nouveaux châssis à pertuis et portes exhaussées pour les placer, et réparations du mécanisme ; 200 verges de pierre placées sur le terrassement.

Kilmarnock.

Levage des portes pour réparer le mécanisme à pertuis ; mise de deux nouvelles lisses aux portes inférieures et de nouvelles barres à ressorts ; changements des ferrements, des rouleaux et petites réparations.

Réparations temporaires à la digue pour garder l'eau, les chevaux ayant été emportés par la glace au printemps ; réparations au pont sur le canal de décharge.

Merrickville.

Revêtement à neuf du pont tournant de Merrickville, diverses petites réparations aux mécanismes et aux digues, réparations à la maison du gardien d'écluse.

Nicholson's et Clowe's.

100 verges de gravier pour les ouvrages et petites réparations aux mécanismes.

Burritt's.

Changements et réparations au sommet des digues et petites réparations ; peinture du pont tournant.

Ile Longue.

Livraison de 330 verges de pierre sur la grande digue ; affermissement des portes d'écluse et des châssis à pertuis.

Rapides Noirs.

Construction de deux digues, enlèvement de l'eau de l'écluse et réparations du seuil, du tablier et du mécanisme des portes ; enture, revêtement et affermissement des portes supérieures ; deux jetées pour protéger la maçonnerie du canal de décharge ; réparations des pertuis et du mécanisme.

Hogsback.

Nouvelles jetées et remplissage en pierre pour raffermir la digue ; y avoir placé du gravier en avant, et réparations générales.

Hartwell.

Enture du poteau tourillon de la porte inférieure, réparation des pertuis, solidification et réparation de la levée, et petites réparations au pont tournant de McIntoshmore.

OTTAWA.

Nouveaux logements pour les éclusiers, réparations et rallonges à la maison du gardien d'écluses ; diverses réparations aux châssis à pertuis, seuils de portes et mécanisme, posage de deux châssis à pertuis, réparations aux portes et aux jetées du canal de décharge.

Ce sont là les principales réparations faites aux différentes stations. Le canal est en bon état et l'eau tenue en quantité suffisante.

Pour pourvoir aux besoins de la navigation, je prévois que dans quelques années, il faudra faire de grosses réparations.

Les anciennes digues de pieux sont plus que finies, et doivent être remplacées par de solides jetées.

Il y a, sur le canal, douze paires de portes d'écluse, servant depuis 18 à 26 ans; elles ont subi toutes les réparations qu'on pouvait leur faire.

La pierre, dans plusieurs des chambres des écluses (surtoit celles bâties en pierre à sablon) commence à se briser, et la gelée, tous les ans, agit fortement sur elle.

A Hogsback, un des murs de l'écluse s'en va graduellement à l'extérieur et devra être rebâti avant longtemps. A Lower Brewers, l'eau s'échappe considérablement derrière et à travers le mur de l'écluse, il faudra le remblayer de nouveau. La digue à Hogsback n'est pas dans un état satisfaisant. Chaque printemps, elle court le risque d'être endommagée ou emportée par la glace et par le bois flottant; elle demande une surveillance active; sa reconstruction entraînera une dépense considérable.

A mesure que le pays se défriche, l'eau inonde les ouvrages plus soudainement d'année en année, et l'on ne peut trop insister sur le fait que tenir les ouvrages en bon état est à la fin le moyen le plus économique d'alimenter la navigation.

Les nouveaux ouvrages, l'année dernière, ont été :—

La construction d'un pont tournant sur l'écluse de Lower Brewers, et l'agrandissement du bassin du canal à Ottawa (pas encore terminé).

Ce dernier ouvrage a été nécessité tant pour satisfaire les besoins du commerce que pour des raisons sanitaires. Il augmente la capacité du quaiage d'environ seize cents pieds, et le bassin, quand il sera terminé, aura une profondeur de cinq pieds d'eau.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

M. F. BRAUN,

Votre obéissant serviteur,

Sec. au dépt. des T. P.

FRED. A. WISE,

Ingén. Surintendant.

ANNEXE No. 9.

CANAL ST. PIERRE.

MONCTON, N.-B., 3 sept. 1873.

M. F. BRAUN,
Secrétaire des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre du 20 du dernier mois, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant relatif au canal St. Pierre, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Ayant reçu, le 27 juillet 1872, autorisation de dépenser \$7,700, l'enlèvement de l'excédant de matières qui se trouvaient sur les levées fut commencé, en vertu d'un contrat, le 5 septembre, et il fut suspendu le 27 juin dernier. Durant cet intervalle, il a été enlevé, au coût de \$6,845.50, 11,882 $\frac{2}{3}$ verges cubes de terre, et 8 $\frac{1}{2}$ verges de roc.

Outre ce montant, la somme de \$665.10 a été dépensée pour réparer le mur de soutènement, peindre le pont tournant, et à plusieurs ouvrages d'une importance secondaire,—soit en tout la somme de \$7,510.60; les pièces justificatives de cette dépense ont été transmises au département.

Le relevé suivant du nombre et du tonnage des navires qui ont eu accès au canal l'année dernière, avec le montant des péages perçus, a été préparé, d'après les rapports fournis par le gardien d'écluse, qui déclare aussi que, à part de quelques réparations au planchéage du pont tournant (évaluées à \$30) l'écluse et les autres ouvrages sont en bon ordre, et que les navires tirant de 11 à 12 pieds d'eau peuvent passer sans difficulté par le canal.

Le canal a été fermé par la glace le 16 décembre 1872, et réouvert le 15 avril suivant,—il a donc fonctionné 246 jours, soit 10 de plus que l'année précédente.

Mois.	No. de navires allant au nord.	Tonnage.	Montant de péages perçus.	No. de navires allant au sud.	Tonnage.	Montant de péages perçus.
			\$ cts.			
1872						
Juillet.....	49	1600	57 39	18	633	38 36
Août.....	26	781	23 27	46	1447	88 01
Septembre.....	31	1540	35 91	47	1520	87 15
Octobre.....	45	1346	31 13	66	2189	111 87
Novembre.....	57	1676	56 17	55	1683	104 21
Décembre.....	15	533	15 01	25	811	44 67
1873						
Avril.....	11	639	24 43	1	91	6 47
Mai.....	41	1623	47 56	40	1405	83 89
Juin.....	35	1595	60 33	15	581	23 33
	310	11,333	351 20	313	10,360	587 96

RÉCAPITULATION.

Nombre total des navires.....	623
Total, tonnage.....	21,693
Nombre de bateaux non-couverts.....	233
Péages perçus.....	\$939 16

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. McNAB,
Ingénieur.

ANNEXE No. 10

GLISSOIRES, ESTACADES ET NAVIGATION.—RIVIÈRE TRENT ET
DISTRICT DE NEWCASTLE.

M. F. BRAUN, Secrétaire,
Département des Travaux Publics.

PETERBORO', 7 août 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux de la Rivière Trent et du district de Newcastle, pour l'année expirée le 30 juin dernier.

LINDSAY.—L'écluse est en bon état à l'exception d'une légère fissure dans la chambre. Le gouvernement d'Ontario fait élever un mur de soutènement en bas de l'écluse et entre elle et le débarcadère du chemin de fer, pour faciliter le passage des bateaux à vapeur à travers l'écluse. Il fait aussi élargir et draguer la rivière Scugog, depuis Lindsay jusqu'au lac de l'Eturgeon. Les propriétaires de bateaux à vapeur ont attiré mon attention sur la difficulté qu'ils éprouvent à approcher leurs bateaux du débarcadère, à cause du bois de construction qui obstrue le chenal. Dans une prochaine note, je vous parlerai en détail de ce sujet.

CHUTE FÉNÉLON.—Sur la rivière Fénélon, il y a une difficulté entre les propriétaires de bateaux à vapeur et les commerçants de bois, au sujet de la navigation de la rivière, difficulté qui a déjà été portée à votre attention.

BOBCAYGEON.—Les portes d'écluse qui laissaient échapper de l'eau ayant été réparées, elles fonctionnent bien. On est à poser au pont tournant sur le canal un nouveau tablier et des nouvelles jambes de force diagonales. La digue a été dernièrement pourvue de tasseaux afin d'économiser l'eau dans le lac de l'Eturgeon. Le trafic qui passe par cette écluse est considérable et va toujours croissant.

BUCKHORN.—Ici la digue laisse échapper l'eau et exige des réparations. Le tablier, au pied de la glissoire, a été emporté, de sorte que le roc est à nu, ce qui nuit sérieusement au passage des radeaux.

PETIT LAC.—Les trois jetées de l'estacade ont été renouvelées, et paraissent en bon état. L'estacade a besoin de chaînes neuves.

RAPIDES DE WHITLAW.—Ici l'écluse est en bon état, à l'exception des portes qui laissent échapper un peu d'eau. La digue en aile a souffert beaucoup de l'inondation du printemps dernier, et je suis, conformément à vos instructions, à préparer un rapport détaillé sur sa condition. La partie de la digue que l'eau a emportée a été repêchée et replacée.

HASTINGS.—L'inondation du printemps a emporté une partie de la levée du canal en aval de l'écluse, laquelle ne se composait que de simples pierres superposées et non cimentées; elle a besoin d'être remplacée par un coffrage solide. Une estacade de garde a été placée sur la rive nord du canal en amont de l'écluse, pour empêcher les vapeurs et les bateaux franchissant l'écluse d'être jetés à la côte. Une estacade à deux pièces qui servait à la descente du bois en grume, etc., dans la glissoire, a été emportée et demande à être renouvelée. Le pont tournant sur le canal a eu son tablier en partie renouvelé et a été redressé. Le trafic qui se fait par cette écluse augmente—13,947 tonnes de minerai y sont passé depuis l'ouverture de la navigation jusqu'à cette date. Ici se terminent les travaux érigés pour la navigation en eau calme, qui n'a, l'année dernière, subi aucune amélioration digne d'être mentionnée.

Les ouvrages aux stations suivantes ayant été plus ou moins détruits par l'inondation au printemps de 1870, le "Comité des Glissoires de Trent" fut autorisé à construire et réparer les glissoires, digues, jetées et estacades nécessaires, aux conditions suivantes:—

Les nouvelles glissoires devront être à pièce isolée, au lieu de glissoires à radeau. Le comité devra dépenser la balance disponible du revenu des péages sur les nouveaux ouvrages et les travaux de réparation, et se servir de tous les anciens matériaux encore bons. Le Comité devra emprunter la somme nécessaire pour terminer les ouvrages de restauration, et la rembourser avec l'intérêt du revenu des péages.

Après examen, j'ai trouvé que ces ouvrages sont dans la condition suivante :—

HEELY'S FALLS.—La digue coule et le coffrage se soulève. Elle a besoin d'être ensablée et le coffrage recloué. La glissoire inférieure est dans un état de vétusté et ne sert plus.

MIDDLE FALLS.—Ici les ouvrages se composent de deux digues transversales, d'une glissoire, de digues à jetées et d'une estacade à trois pièces, tous en bon ordre. La glissoire dans la digue supérieure n'existe plus.

CAMPBELLFORD.—Ici les ouvrages se composent de digues transversales et en aile d'une glissoire, de jetées et d'estacades, tous en bon état. La digue en aile demande quelques légères réparations.

RANNEY'S FALLS.—Les ouvrages à cet endroit sont tous délabrés.

RAPIDES DE CHISHOLM.—Ici les ouvrages sont un canal, une écluse, une digue avec glissoires, estacades et jetées. L'écluse, détériorée, ne sert plus. La digue est en bon ordre, à l'exception de la plateforme qui porte le cabestan pour lever les pièces d'arrêt, laquelle demande à être renouvelée. Les estacades et les jetées sont en bon ordre.

Le tout respectueusement soumis,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS DEAVES BELCHER.

ANNEXE No. 11.

GLISSOIRES ET ESTACADES.—DISTRICT DE L'OUTAOUAIS.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.
BUREAU DU CONTRÔLEUR.

OTTAWA, 15 août 1873.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR.—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de transmettre au département, pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, le rapport suivant sur les constructions dont j'ai le contrôle.

Au printemps de 1872, les eaux des affluents sud de l'Outaouais, ont tellement monté que durant l'été l'on a pu opérer généralement la descente du bois de toute description avec assez de facilité dans la rivière principale. Cependant, le bois carré de grandes dimensions, en atteignant les stations inférieures, avait besoin d'être manœuvré avec plus de soins que d'habitude, surtout quand les radeaux franchissaient les glissoires inférieures, où, lors de leur construction, l'on n'avait pas prévu qu'il arriverait de tels trains de bois à une saison aussi tardive.

L'augmentation du commerce de bois dans la vallée de l'Outaouais a nécessité plusieurs nouvelles améliorations, et l'on croit qu'il en faudra encore plus, avant que les personnes engagées dans cette ligne d'affaires soient parvenues entièrement à leurs fins. D'abord, je suggérerais la construction d'une série d'ouvrages pour raffermir et étendre les estacades près de l'embouchure de la Gatineau, où l'expérience du passé a démontré que les intérêts de la plupart des commerçants de bois viennent en conflit avec ceux des expéditeurs et des bateliers. Ce qu'il faudrait à cet égard, ce serait une estacade plus solide et plus étendue pourvue de tous les accessoires modernes. Cette amélioration, jointe au draguage que l'on fait actuellement exécuter, satisfierait sans doute les commerçants de bois sur la Gatineau, un des affluents les plus importants de l'Outaouais.

L'obstruction de la navigation sur cette rivière paralyse les efforts, non-seulement de ceux qui font le commerce de bois, mais encore de ceux engagés dans l'exploitation des riches mines de fer du voisinage, lesquels ont éprouvé de grandes pertes par le manque d'un débouché nécessaire pour écouler leurs produits sur le marché.

En parlant des constructions sous mon contrôle, dont la plupart sont très étendues et formées de matériaux susceptibles d'une prompte destruction, il ne sera pas déplacé de dire qu'il faudra de grandes réparations de temps à autre; mais l'on pense que le revenu provenant des péages pour l'usage des constructions justifierait pleinement la dépense que nécessiteraient l'extension et l'entretien de ces améliorations.

L'immense commerce qui se fait actuellement dans la vallée de l'Outaouais se compose presque également de bois carré et de bois en grume. Par conséquent, il faut beaucoup plus d'estacades que ces années dernières; et il fait plaisir d'apprendre que le système d'exploitation forestière que l'on suit actuellement permet moins de gaspillage que par le passé; ce qui était rejeté jadis comme inutile pour le bois carré, sert maintenant à faire une certaine quantité de bois en grume.

Le défrichissement dans le district de l'Outaouais a eu l'effet de faire écouler l'eau plus tôt que d'habitude au printemps; par conséquent, les glissoires et les autres constructions ont été plus rudement éprouvées par suite de la hausse et baisse rapides des rivières. Tout ingénieur, chargé de ces ouvrages à l'avenir, ne devra pas perdre cela de vue, s'il ne veut pas qu'il s'en suive des conséquences désastreuses.

Une entreprise particulière—quoique organisée sous le nom de compagnie d'améliorations du haut de l'Outaouais—a fait beaucoup pour créer une voie sûre par où le bois en grume peut descendre dans la rivière principale. Le capital payé de la compagnie dépasse de beaucoup \$100,000, et ses ouvrages, joints aux améliorations faites par le gouvernement permettent la descente de plus de un million et demi de morceaux de bois en grume chaque année, pour ne rien dire du service qu'ils rendent aux propriétaires de bois carré en leur permettant de recueillir ce qui leur appartient en cas de la rupture des estacades supérieures.

L'affluence de bois en grume dans l'estacade de la Gatineau, a de nouveau rompu les ouvrages, ce printemps. Une certaine quantité de pièces ont inévitablement échappé, mais des mesures immédiates ont été prises pour fermer la brèche et raffermir l'estacade par des cables et des chaînes additionnels.

Voici le relevé de la quantité des différentes espèces de bois qui a passé par les *glissoires de la Chaudière Sud*, en l'année 1872 :

	<i>Radeaux</i>	<i>Pièces.</i>
Bois carré	10,131	225,427
do équarri sur deux faces.....	156	1,981
Cèdre en grume	108	3,494
Bois de dimension.....	79	3,685
Madriers	167	
Chêne et orme en grume.....	0	1,217
Bois en grume	0	2,420
Total.....	10,651	238,224

Par la Glissoire de la Chaudière Nord.

Bois en grume..... 239,101 pièces.

Par l'estacade de la Gatineau.

Bois carré	6,427	pièces.
Bois en grume	362,927	"
Bois équarri sur deux faces	9,013	"
Cèdre en grume.....	24,533	"
Traverses, 8 pieds, équarries sur deux faces.....	20,000	"

Le revenu produit par les péages pour l'usage de ces constructions, durant l'année fiscale expirée le 30 juin a été d'environ \$100,000.

RÉPARATIONS.

Les ouvrages sur la rivière principale et ses affluents ont été examinés l'automne dernier après le passage du bois, et les réparations nécessaires suivantes exécutées:—

Les cordages en fil de fer du pont suspendu Union peints, et le bureau des péages beaucoup amélioré.

La maison du gardien de la glissoire, et le magasin à la station de la Chaudière, peints et rallongés.

Le fond de la glissoire de la rivière Noire réparé et raffermi.

Les travaux sur les rivières Gatineau, Madawaska, Coulonge et Petewawa remis en bon ordre.

Les ouvrages de la Chaudière et de Hull, y compris les ponts, réparés. Les jetées latérales, les tabliers et les estacades des glissoires de Calumet, de la Montagne, du Portage du Fort et des Chats, réparés.

Une des jetées de l'estacade du Sault-au-Recollet, endommagée par la glace, réparée

L'estacade des Chenaux a été de beaucoup augmentée, solidifiée et améliorée en y plaçant de nouvelles jetées de support et y ajoutant des pièces doubles et simples liées par de fortes chaînes.

Un contrat a été conclu pour l'enlèvement du banc de sable qui obstrue la navigation près de l'estacade de la Gatineau. Ce travail sera commencé en temps opportun, vu que l'entrepreneur tient prêts tous les appareils nécessaires.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Le pont sur l'Outaouais, vis-à-vis le village du Portage du Fort, est terminé. C'est un ouvrage solide qu'ont livré les entrepreneurs et qui, comme amélioration interprovinciale, ne peut manquer de profiter beaucoup au district dans lequel il se trouve.

Deux jetées avec pièces d'arrêt pour exhausser le niveau de l'eau à la station de la Montagne (rivière de l'Outaouais) ont été terminées; une jetée de support pour l'estacade au flottage de Romain a été construite (rivière Coulonge).

OUVRAGES EN VOIE DE CONSTRUCTION.

La glissoire du Rocher Capitaine est maintenant en voie de construction. L'entrepreneur a poussé les travaux avec diligence jusqu'au printemps, où l'abondance des eaux l'a forcé de les suspendre temporairement. Subséquemment, il s'aperçut que la crue des eaux avait endommagé des jetées latérales non encore terminées. Depuis, néanmoins, il a fait des préparatifs pour remédier à ces défauts, et l'ouvrage sera sans doute terminé pour l'époque spécifiée dans le contrat.

L'entrepreneur de la glissoire à une simple pièce de bois, près du lac de la Traverse, sur la rivière Petewawa, a commencé l'ouvrage si tard—à cause de l'époque avancée où les soumissions ont été demandées—qu'il n'a pu faire rien de plus que de préparer une partie des matériaux pour la glissoire, dont la construction sera commencée à l'eau basse.

J'ai l'honneur d'être,

Votre très-obéissant serviteur,

HORACE MERRILL,

Cont. des travaux de la rivière Outaouais.

ANNEXE No. 2,

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DU ST. MAURICE.

TROIS-RIVIÈRES, 5 août 1873.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Dépt. des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information du département, mon rapport annuel sur l'état des travaux du St. Maurice placés sous mon contrôle, pour l'année fiscale terminée au 30 juin 1873.

Je parlerai d'abord des travaux classés sous le titre de

CONSTRUCTIONS.

Ils sont comme suit :—l'achèvement des nouvelles estacades près de l'embouchure de la rivière, entreprise par MM. E. O. Richard et Fils, et la digue des Piles, entreprise par M. O. Z. Hamel.

Comme les estacades étaient presque terminées l'année dernière, je me contenterai de dire—ce qui d'ailleurs est connu du département—que les entrepreneurs, MM. E. O. Richard et Fils, n'ont pu remplir leur contrat, que l'ouvrage leur fut enlevé en février 1872,—que je reçus instruction de le terminer aux frais des entrepreneurs,—que les travaux furent continués et terminés, au prix de \$44,253.88, dont une valeur de \$20,759.44 avait été faite par les entrepreneurs, et dont \$23,494.44 a été payée par le département. Sur cette dernière somme, \$9,023.57 ont été dépensés durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873. Ces estacades rendent maintenant de grands services, bien qu'elles auraient besoin de réparations, rendues nécessaires par les crues des eaux.

DIGUE DES GRANDES PILES.

Cet ouvrage a été donné à l'entreprise à M. O. Z. Hamel, le 9 septembre 1872, et a été poussé avec beaucoup d'énergie. A mesure que l'ouvrage avançait, l'on s'est aperçu que les meilleurs mesurages que l'on avait pu faire de la hauteur de l'eau dans la chute étaient inexactes ; qu'à partir de la ligne supérieure de la digue, (qui était le point le plus avancé où on pût atteindre au moyen d'embarcations abaissées avec des cables, ou autrement, pour mesurer la hauteur de l'eau,) la roche faisait un retrait subit et donnait, en certains endroits, 20 pieds d'eau lorsque l'on ne s'attendait à en rencontrer que 10, ce qui ne pouvait être constaté avec certitude qu'après que la glace eût presque complètement encombré la chute. Cela nécessita la construction d'une digue beaucoup plus forte, et par conséquent plus dispendieuse. D'après les premiers plans et les prix de contrat, la digue n'aurait coûté que \$16,000, mais ces circonstances imprévues en doubleront le prix. De plus, quelques-uns des piliers furent enlevés par la crue extraordinaire des eaux en mai dernier, ce dont je parlerai de nouveau dans ce rapport au chapitre des "Dommages causés par l'inondation." L'ouvrage fait est de la meilleure qualité. Par suite de la perte d'environ 80 pieds de caissons en les plaçant au fond de l'eau, l'entrepreneur a été obligé d'abandonner cette partie de l'ouvrage le 18 mars, et de s'occuper de sauver ce qui en restait. Deux hommes se sont noyés lors de cet accident.

RÉPARATIONS.

Les sommes autorisées à être employées en réparations dans le cours de l'année dernière ont été comme suit :

10 septembre 1872.....	\$5,879.26
4 mars 1873.....	1,829.40
	<hr/>
	\$7,708.66

L'on peut récapituler brièvement les réparations comme suit :—

STATION No.

ESTACADES DE L'EMBOUCHURE.

- 3 anciens piliers démolis et renouvelés.
- 2 poteaux d'amarrage avec charpente à terre.
- 10 traverses neuves et 22 solidifiées.
- 484 pieds d'estacade renouvelés.
- 1 poteau d'amarrage do

STATION No. 3.—SHAWINEGAN.

- 1 pilier d'amarrage—30 × 32 × 28 pieds.
- 4 piliers élevés, et nouveaux poteaux posés.
- 4 piliers d'ancrage.
- 2000 lbs. de câble-chaîne.
- 4 portes d'estacade renouvelées.
- Estacades sur les battures de sable réparées.
- 4 piliers do do do do
- Estacade d'arrêt.
- Do de conduite.

STATION No. 4.—GRANDE MÈRE.

- 5 traverses et 15 pièces transversales à l'estacade.
- 150 pieds d'estacade renouvelés.
- Fondations de la maison réparées.

STATION No. 6.—LATUQUE.

- 1200 pieds d'estacade simple avec chaîne.

STATION No. 8.—CHUTE DES IROQUIOS.

- 1100 pieds d'estacade d'arrêt simple.
- Diverses réparations à la glissoire.

PERSONEL ET DÉPENSES.

Les frais du personnel et de fonctionnement durant l'année dernière ont été de \$14,500.35, ce qui fait \$1,398.65 de plus que l'année précédente. L'on doit attribuer cette augmentation de dépenses au prix élevé de la main-d'œuvre et à l'excessive hauteur de l'eau.

L'INONDATION ET LES DÉGATS QU'ELLE A CAUSÉS.

Vers le 22 de mai, les eaux commencèrent à monter rapidement pour la seconde fois durant ce mois. Le samedi soir, le 24, elles dépassaient de plusieurs pieds la hauteur maximum qu'elles avaient jamais atteinte. Dans une inspection récente des constructions jusqu'aux Piles, j'ai pris différents niveaux et j'ai constaté que les eaux avaient monté de 20 pieds à plus de quarante pieds au-dessus de la marque des eaux basses, la hauteur variant suivant la largeur et la configuration de la rivière. Le dimanche matin, le 25, la rivière devint parfaitement incontrôlable. Rien ne pouvait résister à l'impétuosité et à la force du courant. D'abord l'estacade d'arrêt de M. M. Baptist et fils à la chute des Grès, estacade qui contenait de 30 à 40 mille pièces, fut complètement vidée. La digue du moulin fut enlevée. Puis leur nouveau moulin et leurs glissoires à planches. Tout cela ajouté à la grande quantité de mardriers qui venait du haut de la rivière, avec une quantité égale ou plus considérable de bois de flottage, des arbres entiers avec leurs racines et leurs branches, descendait la rivière pour arriver aux estacades, à l'embouchure. La vieille estacade d'arrêt proprement dite, savoir

jusqu'aux limites des quais, était déjà presque remplie. Il devenait évident qu'aussitôt que l'encombrement atteindrait les estacades conductrices, il y aurait une débâcle. Peu de temps après l'anneau de la chaîne ($2\frac{1}{2}$ pouces de diamètre,) qui retenait l'estacade dans le chenal est, depuis le pont jusqu'au premier quai, se brisa, puis 7 chaînes de retenue, de $\frac{3}{4}$ de pouce, se brisèrent rapidement, et environ 1,100 pieds d'estacade furent lancés sur la rivière pour s'élaner à l'extrémité inférieure. Le courant était si rapide à cet endroit que l'on n'y pouvait voir tenir un bateau. Le matin suivant, les estacades de Shawenigan cédèrent, et un autre amas de bois en grumes descendit, et l'estacade conductrice, longue de 2,200 pieds en amont du pont sur le chenal ouest, céda aussi. Plus tard l'estacade conductrice, en amont du pont du chenal est, céda aussi. Dans chaque cas, les chaînes se brisèrent les premières. Ces chaînes variaient en dimensions de $2\frac{1}{4}$ pouces à $\frac{3}{4}$ de pouce,—cette dernière dimension étant celles des chaînes de retenue, et les chaînes d'accouplement étant de dimensions beaucoup plus considérables. On suppose que de 50 à 75 milles pièces de bois en grume furent lancées dans le St. Laurent, tandis qu'environ 200,000 furent retenues dans l'estacade.

Je viens d'examiner les constructions jusqu'aux Piles. J'ai constaté de grands dégâts à presque toutes les stations. Mais les constructions ne sont pas *entièrement* détruites, comme j'avais été porté à le croire par les rapports des chefs de station, au moment de l'inondation. L'eau est encore trop haute pour qu'on puisse constater exactement l'étendue des dégâts. Je suis à dresser une évaluation du prix des réparations, et je vous l'expédierai dans quelques jours. Les détails suivants donneront une idée approximative des dégâts.

ESTACADES A L'EMBOUCHURE.

Chenal est, en aval du pont, 1,100 pieds linéaires d'estacade emportés (mais ni brisés ni perdus), ainsi que sept chaînes de retenue (dont la plupart seront retrouvées) et un quai renversé sur le côté. En amont du pont, 600 pieds linéaires d'estacade enlevés, une pièce brisée, deux chaînes de retenue brisées, mais rien de perdu. Dans le chenal ouest, en amont du pont, 2,200 pieds linéaires d'estacade conductrice emportés et brisés en trois morceaux (pas perdus), 8 chaînes de retenue aussi brisées. Aux nouvelles estacades, en amont, une pièce d'estacade brisée, trois quais minés en dessous et abaissés; il faudra les relever.

CHUTE DES GRÈS.

Pas de dégâts.

BAIE DE SHAWENIGAN.

Une jetée renversée; le sommet de trois autres emporté et plusieurs autres ont aussi beaucoup souffert. Estacades rompues à trois places; une chaîne brisée et une jetée latérale, au pied de la chute, presque toute démolie. Maison de la station et dépendances minées en dessous et un peu endommagées.

CHUTE DE SHAWENIGAN.

Quai au pied de la glissoire emporté, environ 50 pieds de la même glissoire endommagés en d'autres endroits. Le barrage incliné à la tête de la glissoire, en partie brisé. La glissoire a été provisoirement réparée de manière à fonctionner pour la présente saison, mais il faudra ces réparations complètes qui seront considérables. L'eau a jeté des madriers sur les rochers le long de la glissoire à plus de douze pieds au-dessus, et il est étonnant qu'il soit resté une seule pièce de cette construction. En amont de la glissoire et aux

HÊTRES.

Plusieurs pièces d'estacade ont été brisées.

GRAND'MÈRE.

A cette station, une couple de pièces d'estacade ont été brisées (aucune de perdue), et deux chaînes; les piliers d'ancrage ont été ébranlés. La vieille glissoire a été emportée, mais ce n'était pas une perte, vu qu'on l'avait abandonnée depuis 1861. La perte la plus sérieuse

à cette station, est celle de la digue-quai à la tête de l'ancienne glissoire, qui était partie essentielle des constructions.

PETITES PILES.

Une partie du barrage latéral à cet endroit a été démolie. La partie perdue avait 132 pieds de long, 12 pieds de large et 7 pieds de haut.

GRANDES PILES.

Autant que j'ai pu le constater jusqu'à présent, les couronnements de cinq piliers de barrage, de 31x15 pieds sur 12 pieds de haut, près du centre de la rivière, ont été perdus, et environ 60 pieds de la digue plate, près de la rive ouest ont été déplacés.

Les jetées de la digue près de chaque rive sont intacts, bien que d'immenses accumulations composées de bois flotté et d'arbres de toutes sortes, se soient formées et restent sur ces quais. La digue plate près du centre est intacte ainsi que les fondations des jetées de la digue, autant que je puis le constater jusqu'à présent. Au prix des contrats, la valeur des constructions perdues représente probablement \$5,000.00. Les travaux exécutés par l'entrepreneur représentent plus de \$20,000.00, et, d'après une évaluation faite en avril dernier (le 9), il faudra de 12 à 14 mille piastres pour les achever. Ajoutant à ce chiffre celui de la perte causée par l'inondation, il faudra \$19,000.00 pour compléter les travaux d'après ce plan.

Depuis que le bois a tant augmenté de prix, on en fabrique une plus grande quantité de qualité inférieure. On trouve ce bois de qualité inférieure en assez grande quantité sur les bords des rivières, et les sommets des arbres tombent souvent sur la glace ou dans l'eau, ou penchent si près que la première inondation amène sur les constructions tous ces arbres qui forment, mieux que toutes les autres espèces de bois, des accumulations. Pour cette raison et considérant que le barrage incliné, au milieu de la rivière, avait subi toutes les phases de l'inondation sans en souffrir, je me suis demandé s'il ne conviendrait pas de construire un barrage incliné au lieu et sur les fondations des piliers de barrage qui ont été emportés; je me demande également s'il ne serait pas mieux, pour les besoins immédiats de commerce de bois, de ne pas barrer, d'ici à quelques temps, le chenal de 100 pieds avant de voir comment il fonctionne. J'ai fait quelques calculs et je crois que 8 à 9 mille piastres suffiront pour compléter les travaux, au moins à présent. Je crois que les fabricants de bois et les entrepreneurs seraient également satisfaits de ce changement. Toutefois, je devrais examiner plus amplement la question.

LA TUQUE.

Je n'ai pas encore pu visiter cette station ni celle qui se trouve en amont, et je ne saurais dire, *de visu*, quels dégâts y ont été causés. Le gardien des estacades m'informe que le grand barrage latéral de la chute a été entièrement enlevé, qu'environ 100 pieds du grand barrage sur la rive ouest dans le remous en aval a été enlevé, qu'environ 2 pieds du couronnement de la digue ont aussi été enlevés, et que les deux petites digues latérales à l'embouchure du Ruisseau à Blondin sont gravement endommagées.

La grande digue latérale, à la chute sus-mentionnée, était construite depuis environ vingt ans, avait coûté un montant considérable, et son entretien était très-coûteux. Je ne recommanderais pas qu'on la reconstruise à présent. En minant un peu, on atteindrait probablement le but désiré. Toutefois, l'on saura mieux à quoi s'en tenir après une autre année d'expérience. Il faudra réparer les quais et les digues latérales en aval.

CHUTE AUX IROUOIS.

Aucun accident, pendant l'année, à cette station. Toutefois la glissoire est presque en ruines et, cette année, il faudra en construire une nouvelle ou faire des réparations considé-

rables. Quelques personnes ont suggéré de miner dans le chenal au lieu de construire une glissoire. Je suis d'opinion que la mine coûterait beaucoup plus et donnerait des résultats moins satisfaisants.

OBSERVATIONS.

Les vieilles estacades, à l'embouchure de la rivière, où le courant du Saint-Maurice rencontre le courant du Saint-Laurent est, sans contredit, l'endroit le plus sûr pour tenir des bois sur la rivière. Je ne connais pas d'autre endroit où les tenir, durant une inondation comme celle qui a eu lieu au mois de mai dernier. L'inconvénient est que la vieille estacade les retient trop sûrement. Dès que l'eau baisse, les pièces enfoncent dans le sable et, pour les en retirer, il faut faire probablement autant de frais que pour la descente sur tout le parcours de la rivière. Toutefois, c'est une grande sauvegarde. Il vaut mieux que les bois soient enfoncés dans le sable que lancés à la dérive dans le Saint-Laurent. Durant toute l'inondation, l'estacade a retenu 200,000 pièces, et avec six quais de plus, elle en aurait retenu sûrement 400,000.

Les fabricants de bois, je suis fâché de le dire, ont subi de grandes pertes durant la saison; pourtant je n'en ai entendu aucun se plaindre des constructions.

Regrettant que les circonstances ne me permettent pas de faire un rapport plus favorable,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. R. SYMMES,

Contrôleur.

ANNEXE No. 13.

GLISSOIRES ET ESTACADES. — DISTRICT DU SAGUENAY.

A M. F. BRAUN,

Secrétaire, Travaux Publics.

SAGUENAY, le 30 juin 1873.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport sur les constructions dont j'ai la surintendance, — pour l'année expirant au 1er juillet 1873. Il faudra des réparations considérables. On devra renouveler quelques-unes des digues qui barrent les chenaux du lac Saint-Jean et en réparer d'autres. Les glissoires et l'estacade demandent aussi des réparations. Dans un rapport subséquent, je vous transmettrai une évaluation des frais de ces réparations

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. BOULANGER,

Contrôleur des Constructions du Saguenay

ANNEXE No. 14.

CONSTRUCTIONS PUBLIQUES SUR LES HAVRES, QUAIS, ETC., DANS
LES PROVINCES MARITIMES.

SAINT-JEAN, N.-B., le 8 septembre 1873.

A. M. F. BRAUN,
Secrétaire, Travaux Publics.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joint, mon rapport sur les constructions, etc., dont j'ai le contrôle dans les Provinces Maritimes, — pour l'année expirée au 30 juin 1873.

Les constructions dont j'ai eu le contrôle durant l'année expirée au 30 juin dernier sont les suivantes :

Ouvrages donnés à contrat au Nouveau-Brunswick.
do do à la Nouvelle-Ecosse.
do sous la direction des Commissaires à la Nouvelle-Ecosse.
Dragueurs.

OUVRAGES DONNÉS A CONTRAT AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

QUACO. — Les ouvrages à Quaco consistent en un brise-lame long de 300 pieds, large de 30, présentant un L du côté de la mer, construit sur la grève sur le côté est du ruisseau qui se jette dans le havre et le forme, afin d'assurer un abri aux navires. Il sort entièrement de l'eau à marée basse et, à marée haute, il sort environ de 20 pieds à son extrémité extérieure. Il a été construit d'après le plan, et, avant d'être complètement achevé, il a été un peu endommagé par la tempête du 30 novembre qui causa tant de dégâts dans la baie de Fundy. Bien que les entrepreneurs aient réparé tous les dégâts, on a jugé nécessaire, après complétion des travaux, de construire un talus du côté du large, et ce travail a été fait d'une manière satisfaisante.

RICHIBOUCTOU. — Les constructions projetées à Richibouctou sont un brise-lame qui s'étendra de la pointe Sud de la grève nord, dans une direction sud-est, sur une distance de 1,200 pieds et une autre construction qui s'étendra vers le nord-est à partir de la "Grève Sud," sur une distance de 1,500 pieds; l'objet de ces constructions est de retenir l'eau dans le chenal et de la faire passer par la "barre" jusqu'au large.

L'entreprise actuellement donnée à contrat consiste dans la construction d'un brise-lame de 320 pieds qui sera fait de piliers solidement reliés et entre lesquels on placera des couches de pierre et des fascines.

Le 30 juin, l'entrepreneur n'avait fait que commencer les travaux.

STONY CREEK. — L'objet des constructions que l'on fait à Stony Creek (et qui ont été données à contrat au mois de novembre 1872,) est de détourner le courant de la rivière Petitcodiac principalement à marée haute et de boucher le chenal qui existe entre la rive ouest et un récif dans le lit de la rivière, chenal qui est très-dangereux pour les navires à voiles, radeaux, bacs, etc. La construction que l'on fait en ce moment a 300 pieds de long, sa largeur moyenne est de 25 pieds et elle a 30 pieds de haut à son extrémité extérieure. Le 30 juin les $\frac{2}{3}$ des travaux étaient faits.

HERRING COVE. — Les résultats que l'on obtiendra au moyen des constructions que l'on fait à cet endroit sont pleinement décrits par M. John Page, ingénieur en chef, dans le rapport du ministre des travaux publics, 1868, à la page 93. La partie donnée à contrat se trouve sur la côte ouest de l'anse et s'étend, à partir de la côte, jusqu'à la marque des basses eaux, distance de 000 pieds. A la fin de l'année, un tiers des travaux était fait,

TRAVAUX DONNÉS A CONTRAT A LA NOUVELLE-ECOSSE.

BROOKLYN.—A cet endroit, le brise-lame est situé sur la côte est de la baie de Liverpool, comté de Queen et la longueur comprise dans le contrat des M^{rs}. Parker est de 434 pieds, longueur qui se prolonge de 28 pieds à marée basse. L'objet que l'on se propose est de former un havre de refuge, et, durant une forte tempête, au mois de novembre dernier, alors que le brise-lame n'était pas encore achevé, on a pu se convaincre qu'il pouvait mettre en sûreté un grand nombre de navires.

YARMOUTH.—Les travaux que l'on fait actuellement à Yarmouth ont pour but de protéger la partie inférieure du havre contre l'action des fortes tempêtes et des marées de l'Atlantique qui, pénétrant entre Stony Beach Point et le Cap Fourchu, ont enlevé le haut de la barre de gravier ou grève et y ont pratiqué plusieurs ouvertures, en sorte que le havre est séparé de l'Atlantique à cet endroit.

LITTLE HOPE ISLAND.—Cette île est un petit amas de galets de granit, situé dans l'Océan Atlantique à environ 2½ milles au sud de Petit Port Toli, et à 12 milles de la tête de Port Monton, comté de Queen. Se trouvant sur le passage des navires qui se rendent aux Etats-Unis ou en reviennent, on y a placé, depuis quelques années, une lumière tournante. Au mois de septembre 1872, on avait achevé la construction d'un mur de soutènement, ballasté avec de la pierre, le long du côté le plus exposé de l'île, pour en empêcher la destruction complète.

TRAVAUX EXECUTÉS SOUS LE CONTROLE DE COMMISSAIRES, A LA NOUVELLE-ECOSSE.

PORT-WILLIAMS. — A cet endroit, le brise-lames est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, dans le comté d'Anapolis, environ 60 milles de Digley Gut, et le montant de l'allocation, soit \$ 2,000 a été dépensé à la construction d'un prolongement de soixante sept pieds (67), ce qui donne plus d'abri aux navires.

MARGARETVILLE. — Le montant voté pour cet endroit a été employé à remplir un^e brèche qui se trouvait sur le côté nord du brise-lames, au moyen de caissons ballastés. Cette dépense était nécessaire pour compléter les travaux de prolongement et les réparations entreprises durant l'année expirée au 30 juin 1872.

POINTE-DES-CHÊNES. — A cet endroit, le brise-lames a 446 pieds de long et est fait de piliers. Le montant voté a été dépensé pour la construction d'un caisson de 12 pieds de large, placé du côté est, le plus exposé, à l'effet d'amortir la violence des vagues et d'offrir un abri aux navires à marée haute seulement, car, par suite du fort reflux de l'eau à l'embouchure de l'Avon, cette construction est à sec entre mi-marée basse et mi-marée haute.

METEGHAN. — A cet endroit, les dépenses se sont montées à \$ 4,500 pour poser deux brise-lames qui encaissent le port où l'on fait actuellement des réparations. Ces brise-lames furent construits par le Gouvernement local, il y a plusieurs années et, en les examinant, on a constaté que les façades des parties les plus anciennes étaient presque en ruines et qu'il faudrait renouveler une grande partie du ballast ainsi que le tablier. Tous ces travaux ont été faits d'une manière satisfaisante sous la direction d'un commissaire local.

GREAT-TANCOOK-ISLAND. — Cette île est située dans la baie de Mahone, environ huit milles au sud de la ville de Chester, Lunenburg, N.-E. Le montant octroyé (\$ 2,000), a été dépensé, avec un montant égal voté par la législature locale de la Nouvelle-Ecosse, à l'effet de construire un débarcadère public et un brise-lames à West Core. Il s'étend, dans une direction sud-ouest, à une distance de 200 pieds de la côte et forme un L à son extrémité extérieure. Sur une longueur de 165 pieds à partir de la côte, le brise-lames est formé de caissons remplis de pierre, et la partie en L est faite de piliers. Ce brise-lames n'est pas assez long pour fournir grand abri aux navires.

DRAGUEURS.

LE "NEW-DOMINION". — L'année dernière, on a employé ce dragueur durant le mois de juillet, au débarcadère-est du passeur qui traverse le havre de Saint-Jean, et l'on a enlevé 2,645 verges cubes de matières.

Depuis le mois de juillet, jusqu'à la fin d'octobre, on a dragué sur les battures d'Oromocto, et approfondi le chenal à travers toutes ces obstructions qui entravent la navigation de la rivière St. Jean; on a enlevé 10,350 de matières.

Durant l'hiver, le dragueur et les bacs ont été complètement examinés et mis en état de fonctionner.

Au mois d'avril on a dû employer ce dragueur à la pointe sud de "Mary Island Bar" qui, à marée basse, offrait obstruction au débarcadère Ouest du passeur qui traverse le havre de St. Jean. Ce travail a duré jusqu'à la fin de l'année fiscale.

LE "CANADA." — Ce dragueur fut amené d'Ecosse à Halifax, N. E., le 25 mai, 1872, et après avoir été réparé, etc., fonctionna, durant le mois de juillet, dans le port de Mulgrave, Détroit de Canso. Le 3 août, Le "Canada" arrivait à Richibucto, et après l'avoir fait fonctionner quelques jours sur le sable fin du barrage, on constata qu'il était nécessaire de le faire accoster pour réparer les portes qui retiennent les matières draguées. Ce travail fut fait d'une manière satisfaisante. Les travaux furent continués à Richibucto jusqu'au 16 octobre, époque à laquelle, à cause des vents du N. E., on crut devoir suspendre les travaux. Le 25 octobre on commença à draguer le chenal qui conduit au débarcadère du chemin de fer du gouvernement à Pictou N. E., et l'on continua jusqu'au 2 décembre; alors, vu la saison avancée et la clôture de la navigation on arrêta les travaux.

Durant l'hiver on a fait au dragueur plusieurs réparations et modifications avantageuses.

A l'ouverture de la navigation, ce printemps, on a commencé à draguer près du quai de chargement de la Cie. des mines de Charbon de l'Acadie, havre de Pictou: ces travaux furent terminés le 24 mai. Durant le mois de juin, on a dragué à D'Escousse, Isle Madame, Cap Breton.

HENRY F. PERLEY.

ANNEXE No 15.

CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT A LA NOUVELLE-ECOSSE.

BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL;

Halifax, 9 novembre 1873.

A l'Hon. HECTOR L. LANGEVIN, C. B.,
Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de soumettre mon rapport des opérations des chemins de fer du gouvernement à la Nouvelle-Ecosse, pour la période expirant le 9 novembre, date à laquelle eut lieu la fusion des lignes constituant l'intercolonial.

Les recettes du trafic, — y compris un tiers de celles de l'embranchement de Windsor, — pour la période expirant le 9 novembre, s'élèvent à \$132,961.07. Les frais ordinaires d'exploitation ont été de \$124,676.75; ceux de réparations extraordinaires, de \$56,761.74.

Le rapport des comptes, annexe A, renferme le bilan général, les comptes du capital et du revenu, les états tabulaires des recettes et dépenses et tous les détails concernant les opérations financières de cette voie ferrée.

L'état comparatif ci-joint montre le pourcentage du transport des voyageurs, du fret et des autres profits sur les recettes brutes, et ce que coûte chaque division des frais ordinaires d'exploitation :

Dépenses.	1872.	Recettes.	1872.
	\$		\$ cts.
Locomotives.....	26 87	Voyageurs.....	38 89
Dépenses des chars.....	22 45	Fret.....	57 26
Entretien, voie et travaux.....	32 64	Malles et divers.....	3 85
Dépenses des stations.....	11 58		
Frais général.....	5 04		
Passage de Pictou.....	1 42		
Total.....	100 00	Total.....	100 00

Les frais ordinaires d'exploitation ont été de 93.76 pour cent des recettes brutes.

Les frais de réparations extraordinaires, 42.70 pour cent.

Les recettes ont été de \$1,176.64 par mille.

Les frais ordinaires d'exploitation ont été de \$1,103.33 par mille.

La mopenne de la distance parcourue, et les recettes par voyageur et par voyageur par mille, sont comme suit :

Spécifications.	Parcours local.	Parcours complet.	Parcours local et complet.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Moyenne du parcours par voyageur.....	27 68	106 20	31 70
Moyenne de la recette par voyageur, en centins.....	46 26	256 47	65 75
Moyenne de la recette par mille et par voyageur, en centins.....	1 67	2 41	2 08

Le nombre des voyageurs voiturés pendant la période expirée le 9 novembre, a été de 78,617.

Le poids du fret transporté a été de 109,332 tonnes.

Transporté la distance d'un mille, 2,863,094 tonnes.

La distance moyenne en milles et par tonne, les recettes par tonne et par tonne par mille sont comme suit :

Spécifications.	Parcours local.	Parcours complet.	Parcours local et complet.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Moyenne du parcours, par tonne, en milles.....	24 43	112 29	26 19
Moyenne de la recette par tonne.....	58	3 45	69
Moyenne de la recette par tonne, par mille, en centins.....	40	3 16	2 66

Les états comparatifs signalent une diminution apparente de \$9,267.80 sur l'année précédente, mais il faut tenir compte de ce que le 1er janvier 1872, l'embranchement de Windsor (qui est de 32 milles de long) a été loué à la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, et que sur 13 autres milles, entre Halifax et la jonction de Windsor, l'exploitation lui a aussi été concédée, ce qui fait qu'un tiers seulement des recettes figure dans le compte et une différence de \$26,275, qui, si elle était ajoutée aux recettes brutes, porterait la recette totale de la période expirée le 9 novembre à \$159,236.15, et indiquerait une augmentation de \$16,275.08 sur la période correspondante de l'an dernier.

Pour la période finissant le 9 novembre 1872, les dépenses ont été considérables et ne peuvent être justement comparées, car, pendant les mois d'août et septembre, la somme de \$43,135 a été employée au renouvellement des lisses de la voie, à de grandes réparations et à l'achat de nouvelles locomotives et de nouveaux wagons, travaux et renouvellements que l'on a jugé à propos de faire pendant l'été. Les rapports ci-joints du surintendant des locomotives et du chef de la voie démontrent que l'outillage et la route ont été maintenus bonne condition.

Les locomotives ont été maintenues en bon ordre : 21 sont maintenant dans cette condition et une est en voie d'être réparée. En sus de la desserte du trafic et pendant les quatre derniers mois, les commissaires de l'Intercolonial ont employé trois et quelquefois quatre locomotives au ballastage de la nouvelle ligne entre Truro et Amherst.

La première locomotive de Wm. Montgomery pour l'Intercolonial a été livrée en septembre, mais jusqu'à cette date elle n'avait encore servi que pour deux ou trois voyages d'essai.

Les deux fortes locomotives destinées au transport du fret et construites à New-York sont presque complètes et seront sous peu placées sur la ligne, où elles seront très-utiles au voiturage de la houille pendant l'hiver.

Le matériel roulant a été bien soigné et est aussi en bon ordre. Un wagon de 2me classe a été mis de côté et défilé; huit wagons à fret et huit wagons-plateformes ont aussi été démantelés. Des mesures ont été prises pour la construction de wagons à fret et de vingt wagons-plateformes, dont dix sont terminés. Les autres se construisent avec toute la rapidité possible. Quatre-vingt-onze wagons à charbon (de 5 tonnes) ont été ajoutés au matériel, ce qui aidera beaucoup à cette branche du service pendant l'hiver.

Il est de la plus grande importance que les facilités de l'embarquement du charbon à Halifax soient augmentées, car aujourd'hui elles sont tout-à-fait insuffisantes à ce trafic; et maintenant que l'Intercolonial et les compagnies minières dites Vale sont à la veille de se mettre en correspondance, je crains que si l'on ne travaille pas vigoureusement à l'achèvement du nouveau quai, l'Intercolonial et ces compagnies auront à en souffrir.

Le rapport du chef de la voie fait connaître les travaux exécutés sur la voie permanente. Il dit que dans les quatre derniers mois, 42,384 traverses ont été renouvelées, et que l'on en a posé 103,572 dans le cours de seize mois. A ce taux, la ligne se trouverait renouvelée tous les trois ans. Grand nombre de lisses ont aussi été renouvelées, et l'on en attend d'autres sous peu. La maçonnerie des ponts et des barrières à bestiaux a été jointoyée et reconstruite au besoin. La charpente de différents ponts a été renouvelée, et l'on est en mesure d'en faire autant où ce sera nécessaire.

L'on s'est spécialement occupé des clôtures, dont plusieurs ont dû être renouvelées.

Cinq nouvelles voies d'évitement ont été construites sur différents points, et cinq autres ont été prolongées afin de faire face à l'augmentation du trafic.

Les réservoirs de Polly-Bog et Rivesdale ont été agrandis, et l'approvisionnement d'eau suffit maintenant aux besoins du roulage.

Une nouvelle remise de locomotives est en voie de construction à Stellarton, et l'on y a conduit de l'eau dont la source est à environ un quart de mille. Cette remise sera des plus utiles en hiver et épargnera la peine de conduire les trains de charbon au débarcadère de Pictou, distance de 11 milles.

On a pris tout le soin possible pour bien égoutter la voie, qui est aujourd'hui en très-bon état.

Je suis heureux de pouvoir dire que nous n'avons eu aucun accident à enregistrer pendant cette période. Le soin et l'attention dont ont fait preuve les officiers des trains méritent les plus grandes louanges.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. TAYLOR,

Contrôleur général.

RICHMOND, 9 novembre 1872.

MONSIEUR. — Je sou mets ci-joint les états concernant les wagons et locomotives, lesquels embrassent la période du 1er juillet au 9 novembre 1872, et je les fais précéder de quelques observations sur l'état des locomotives le 9 novembre 1872. Je dirai, en passant, que toutes les locomotives sont chauffées avec du charbon.

No. 6. — En bon ordre de fonctionnement et bien réparée.

No. 7. — En bon ordre de fonctionnement et complètement réparée.

No. 8. — En bon ordre de fonctionnement; réparée complètement le mois dernier.

No. 9. — En bon état de fonctionnement; il faudra réparer sa chaudière dans le cours de l'année.

No. 10. — En bon état de fonctionnement et bien réparée.

No. 11. — " " " "

No. 12. — " " " pour six mois.

No. 13. — " " et assez bien réparée.

No. 14. — " " complètement réparée.

No. 15. — " " et bien réparée.

No. 16. — " " " "

No. 17. — " " et complètement réparée

No. 18. — " " " "

No. 19. — " " " "

No. 20. — " " et assez bien réparée.

No. 21. — En état de fonctionner, mais il faudra la réparer sous peu.

No. 22. — En bon état de fonctionnement et bien réparée.

No. 23.—En voie d'être réparée.

No. 24.—En état de fonctionnement et bien réparée.

No. 25.—En bon état de fonctionnement et bien réparée.

No. 26.—En bon état de fonctionnement et bien réparée.

No. 56.—Nouvelle locomotive placée sur la ligne en septembre dernier et construite par Wm. Montgomery, Halifax, N.-E.

Généralement, les locomotives sont en bon ordre, et pour l'hiver prochain, nous avons en main un bon matériel de rechange, consistant en roues, essieux, pompes, etc. Je dois ajouter que depuis mon dernier rapport, 91 nouveaux wagons à charbon ont été ajoutés au matériel, et qu'en général, les wagons sont en bon ordre. Je transmets aussi un état du matériel roulant le 9 novembre 1872.

Votre obéissant serviteur,

W. JOHNSTON,

Surintendant des Locomotives.

GEORGE TAYLOR, Ecr.,

Contrôleur général,

Chemin de fer de la N.-Ecosse.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.
ETAT DES LOCOMOTIVES, 9 NOV. 1872.

No.	CONSTRUCTEURS.	Placée sur la ligne.	Poids.						Equipée.		Capacité du Tender en gal.	CYLINDRE.		ROUES.		Milles parcourus du 1er juill. au 1er nov. 1872.	Milles parcourus jusqu'à cette date.			
			Allège.		Tender.		Total.		Locomotive.	Tender.		Total.	Su roues motrices.	Diamètre.	No.			Diamètre.	Tender.	Truck.
			Lbs.	Tender.	Lbs.	Total.	Lbs.	Total.													Lbs.	Total.	cu.	cu.	4	5	8	4
6	Neilson, et Cie, Glasgow	Déc. 1857.	61,000	29,000	90,000	67,000	43,000	110,000	39,000	1,700	16	21	4	5	8	4	7,809	163,636		
7	do	Jan. 1858.	61,000	29,000	90,000	67,000	43,000	110,000	39,000	1,700	16	21	4	5	8	4	11,274	187,347		
8	Cie de Portland, Portland	Juil. 1858.	53,200	23,150	76,350	57,200	39,350	96,550	33,800	1,700	14	22	4	5	8	4	11,432	262,738		
9	do	do	58,500	25,000	83,500	64,000	41,000	105,000	39,000	1,900	16	22	4	5	8	4	9,577	256,741		
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	8	4	8,070	179,743		
11	do	do	61,000	29,000	90,000	64,000	41,000	105,000	39,000	1,950	16	22	4	5	8	4	3,475	181,665		
12	Cie de Portland, Portland, Me.	Oct. 1858.	58,500	25,000	83,500	57,200	39,350	96,550	33,800	1,700	14	22	4	5	8	4	8,103	213,149		
13	do	do	58,500	25,000	83,500	64,000	41,000	105,000	39,000	1,950	16	22	4	5	8	4	4,803	232,865		
14	do	do	58,500	25,000	83,500	64,000	41,000	105,000	39,000	1,700	14	22	4	5	8	4	9,278	239,971		
15	Neilson, et Cie, Glasgow	Nov. 1858.	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16	21	4	5	8	4	5,405	127,414		
16	do	do	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16	21	4	5	8	4	6,964	129,722		
17	do	do	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16	21	4	5	8	4	5,896	109,361		
18	do	do	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16	21	4	5	8	4	5,217	100,127		
19	do	do	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16	21	4	5	8	4	11,319	160,491		
20	do	do	65,000	29,000	94,000	68,000	43,000	111,000	39,000	1,700	16	21	4	5	8	4	6,934	115,444		
21	Cie de locomot. cana, Kingston, C. O.	Déc. 1867.	54,000	22,400	76,400	60,000	38,000	98,000	35,000	1,900	15	22	4	5	8	4	5,400	62,631		
22	do	do	54,000	22,400	76,400	60,000	38,000	98,000	35,000	1,900	15	22	4	5	8	4	5,796	110,880		
23	do	do	54,000	22,400	76,400	60,000	38,000	98,000	35,000	1,900	15	22	4	5	8	4	2,330	114,162		
24	do	do	54,000	22,400	76,400	60,000	38,000	98,000	35,000	1,900	15	22	4	5	8	4	9,115	89,154		
25	do	do	54,000	22,400	76,400	60,000	38,000	98,000	35,000	1,900	15	22	4	5	8	4	4,347	92,589		
26	Etablissements de locomot., Patter-son, N. J.	Juin 1870.	4,000	21,000	85,000	70,000	39,000	109,000	50,300	1,900	18	24	6	4	8	4	11,149	55,779		
56	W. Montgomery, Halifax, N. E.	do	58,500	25,000	83,500	64,000	41,000	105,000	39,000	1,950	16	22	4	5	8	4	582	582		
										Milles parcourus par les trains.		151,088.3		186,141						
										Ballasting		13,680								
										Total		164,718								

W. JOHNSTON.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Dt.

(A. 1.) BILAN GÉNÉRAL

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Approvisionnement.....	85,753	22	Compte de la Puissance.....	131,631	60
En caisse	5,027	00	Bordereaux non payés.....	7,933	86
Stations (arrérages).....	5,289	10			
Trafic do	29,319	21			
Ch. de fer de Windsor et Annapolis	7,509	03			
Compte particulier	94	37			
James Alexander.....	3,427	74			
Compte indéterminé	401	74			
Commissaires de l'Intercolonial ...	2,744	05			
	139,565	46		139,565	46

E et O. E., 9 novembre 1872.

THOS. FOOT.

Dt.

(A. 2.) COMPTE PRINCIPAL.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
1872.			1872.		
Juin 30—Prix du rev. du ch. et de son mat. jus. cette date.	6,976,268	03	Juin 30—Puissance du Canada..	6,976,268	03
1872.			1872.		
Nov. 9—Dépense de la période expirée le 9 nov. 1872, classée comme suit :—			Nov. 9—Puissance du Canada..	47,980	74
Travaux d'ing. \$ 509 20					
Voie permanente.. 4,560 57					
Matériel roulant.. 33,926 10					
• Serv. des stations et eau..... 5,770 33					
Quai et passage d'eau	3,214	54			
	47,980	74			
	7,024,248	77		7,024,248	77

E. et O. E., 9 novembre 1872.

THOS. FOOT.

AV.

(A. 3.) COMPTE DU REVENU.

DT.

Dépense.	Frais d'exploitation.	Réparations extraordinaires	Total.	Recettes.	Période expirant le 9 nov. 1872.
Locomotives, (d'après relevé 1)	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Chars 2	33,490 93	176 62	33,667 55	Transport de voyageurs.....	51,697 91
Ent. de la voie et des travaux 3	27,997 64	4,365 90	32,363 54	Transport du fret.....	76,131 56
Dépenses des stations 4	40,689 16	52,289 22	92,928 38	Malles, etc	5,131 60
Frais généraux 5	14,441 52		14,441 52	Balance.....	132,961 07
Passage d'eau de Picton 6	6,291 97		6,291 97		48,497 42
	1,765 53		1,765 53		181,488 49
	124,676 75	56,781 74	181,458 49		

Percentage, frais ordinaires d'exploitation sur les recettes brutes 98.76
do Réparations extraordinaires 42.70

THOS. FOOT.

(RELEVÉ 1.)—LOCOMOTIVES. ¹⁾

DÉTAILS.	CLASSIFICATION.		Total, période expirant le 9 nov. 1872.
	Réparations extra- ordinaires.	Frais d'exploitation.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyage.....		6,556 08	6,556 08
Combustible.....		9,314 04	9,314 04
Huile, suif et rebuts.....		3,752 69	3,752 69
Réparations aux locomotives et tenders.....		10,856 09	10,856 09
do renouvellement d'outils, lampes, etc.....		808 40	808 40
do ateliers et remises des locomotives.....	176 62	25 03	201 65
Eau, y compris les réparations des pompes et des citernes....		1,737 31	1,737 31
Divers.....		441 29	441 29
	176 62	33,490 93	33,667 55

Percentage, frais ordinaires d'exploitation sur les recettes brutes 25'18
do Réparations extraordinaires do '13

THOS. FOOT.

(RELEVÉ 2.) DEPENSES—CHARS.

DÉTAILS.	CLASSIFICATION.		Total, période expirant le 9 nov. 1872.
	Réparations extra- ordinaires.	Frais d'exploitation.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages des conducteurs, préposés aux bagages et gardes-freins.....		6,616 47	6,616 47
Huile, suif et rebuts.....		578 78	578 78
Réparations aux chars à voyageurs, de la poste et des bagages.....		4,489 54	4,489 54
do du fret.....	4,365 90	14,369 17	18,735 07
Petits articles et combustible.....		519 71	519 71
Réparations des ateliers, et réparation et renouvellement d'outils lampes, etc.....		804 45	804 45
Divers....., etc.....		619 52	619 52
	4,365 90	27,997 64	32,363 54

Percentage, frais ordinaires d'exploitation sur les recettes brutes 21'06
do Réparations extraordinaires do 3'28

THOS. FOOT.

(RELEVÉ 3) ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS.

DÉTAILS.	CLASSIFICATION.		Total, période expirant le 9 novembre 1872.
	Réparations extraordinaires.	Frais d'exploitation.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages payés pour réparer la voie et les clôtures.....	1,441 73	27,262 36	28,704 09
Fer, coussinets et fiches.....	43,504 36	4,077 84	47,582 20
Traverses.....		4,150 30	4,150 30
Bois de construction pour réparer des ponts, barrières à bestiaux et clôtures.....	6,782 31	3,585 57	10,167 88
Réparations aux quais.....	510 82	219 28	730 10
Réparations et renouvellement des outils, lampes, etc.....		1,067 73	1,067 73
Divers.....		526 08	526 08
	52,239 22	40,689 16	92,928 38

Percentage—Frais ordinaires d'exploitation sur les recettes brutes..... 30 60
 “ Réparations extraordinaire “ 39 29

THOS. FOOT.

(RELEVÉ 4.) DÉPENSES—STATIONS.

DÉTAILS.	Total, période expirant le 9 nov. 1872
	\$ cts.
Salaires des chefs de gare, agents, commis, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	8,409 90
Réparations aux édifices.....	3,987 39
Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses incidentes.....	2,044 23
	14,441 52

Percentage—Frais ordinaire d'exploitation sur les recettes brutes..... 10 87

THOS. FOOT.

(RELEVÉ 5.) FRAIS GÉNÉRAUX.

DÉTAILS.	Total, période exp. le 9 nov. 1872.
	\$ cts.
Salaire de l'officier-général, du comptable et des commis.....	2,737 08
Impressions et papeterie.....	786 75
Annonces.....	771 55
Domnages.....	804 51
Dépenses de télégraphe.....	726 18
Divers.....	465 90
	6,291 97

Percentage—Frais ordinaires d'exploitation sur les recettes brutes..... 4.73

THOS. FOOT.

(RELEVÉ 6.) PASSAGE DE PICTOU.

DÉTAILS.	Total, période exp. le 9 nov. 1872.
	\$ cts.
Gages des capitaines, ingénieurs, chauffeur, et manœuvres.....	943 77
Combustible.....	321 20
Huile, suif, et tampons.....	263 01
Réparations aux engins et à la coque.....	151 65
Réparations et renouvellement des outils, lampes, etc.....	59 14
Divers.....	26 76
	1,765 53

Percentage—Frais ordinaires d'exploitation sur les recettes brutes..... 1.32

THOS. FOOT.

(A. 4.) ETAT MENSUEL DES RECETTES.

Pour la période expirée le 9 novembre, comparé avec 1871.

Mois.	1872.			1871.				
	Passagers.	Fret.	Malles et divers.	Total.	Passagers.	Fret.	Malles et divers.	Total.
Juillet.....	\$ cts. 12,850 57	\$ cts. 17,643 75	\$ cts. 704 84	\$ cts. 31,199 16	\$ cts. 15,547 21	\$ cts. 16,352 74	\$ cts. 614 59	\$ cts. 32,514 54
Août.....	12,656 24	17,133 79	1,564 25	31,354 28	16,740 44	16,583 51	669 98	33,993 93
Septembre.....	12,120 13	16,933 37	646 78	29,720 28	13,981 44	19,439 08	645 51	34,066 03
Octobre.....	11,319 36	19,995 32	1,953 95	33,268 63	11,822 56	19,559 76	471 90	31,854 22
Novembre.....	2,751 61	4,405 33	261 78	7,418 72	2,805 92	6,671 03	123 20	9,600 15
Totaux.....	51,697 91	76,131 56	5,131 60	132,961 07	0,897 57	78,606 12	2,525 18	142,028 87

THOS. FOOT.

(A. 5.) ETAT DES PASSAGERS.

Mois.	PARCOURS LOCAL.			PARCOURS COMPLET.			PARCOURS LOCAL ET COMPLET.		
	Est.	Ouest.	Total.	Est.	Ouest.	Total.	Est.	Ouest.	Total.
	Milles parcourus.	Milles parcourus.	Milles parcourus.						
Juillet.....	11,401	10,009	22,100	550	355	905	12,041	10,964	23,005
Août.....	9,320	8,033	17,352	536	707	1,243	9,865	8,740	18,605
Septembre.....	8,364	8,023	16,407	388	526	914	8,772	8,549	17,321
Octobre.....	7,106	6,909	14,015	368	416	784	7,474	7,325	14,799
Novembre.....	2,426	2,286	4,712	94	81	175	2,520	2,307	4,827
Totaux.....	38,736	35,860	74,596	1,936	2,085	4,021	40,672	37,945	78,617

THOS. FOOT.

(A. 6.) ETAT 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.						
Juillet.....	17,498	6,266	23,764	127	352	479	17,625	6,618	24,243
Août.....	27,400	5,189	32,589	208	436	644	27,698	5,625	33,323
Septembre.....	17,963	6,139	24,102	197	181	378	18,160	6,320	24,480
Octobre.....	13,685	7,667	21,352	163	352	515	13,848	8,019	21,867
Novembre.....	3,843	1,506	5,349	62	98	160	3,905	1,604	5,509
Totaux, tonneaux....	80,389	26,767	107,156	757	1,419	2,176	81,146	28,186	109,332

THOS. FOOT.

ÉTAT indiquant les Opérations et Dépenses aux différentes Stations. (A. 7.)

STATIONS.	NOMBRE DES VOYAGEURS, période expirant le 9 novembre 1872.			TONNES DE FRETT.			DÉPENSES AUX STATIONS.	
	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Montant.	Par cent.
Richmond.....	17,706	25,894	27.73	13,950	4,520	8.45	\$ cts.	34.60
Bedford.....	6,916	3,874	6.86	433	72	.23	4,995 50	02.24
Junction de Windsor.....	1,458	1,233	1.71	8,135	355	1.60	323 14	01.17
Enfield.....	955	1,133	1.33	815	293	.50	168 40	02.30
Elmsdale.....	2,661	1,161	1.06	783	1,062	.84	332 45	01.20
Shubenaacdio.....	5,009	2,358	5.26	1,167	1,138	1.06	173 43	02.64
Steviacke.....	1,456	1,089	1.61	546	436	.45	381 83	01.45
Brookfield.....	1,443	1,199	1.68	604	1,263	.85	209 05	02.11
Truro.....	8,772	6,631	9.80	9,620	2,394	5.49	304 88	12.60
Riversdale.....	552	646	.76	80	855	.43	1,810 80	01.55
West River.....	1,020	801	1.16	142	262	.19	224 24	01.62
Glengarry.....	1,395	547	1.23	90	249	.16	233 55	01.34
Hopewell.....	1,684	1,474	2.01	316	308	.29	193 12	01.64
Stellarton.....	2,487	3,032	3.51	1,041	79,571	36.86	237 12	01.82
New Glasgow.....	4,924	6,648	7.36	1,925	1,623	1.62	263 49	03.63
Débarcadère de Picton.....	5,254	5,201	6.65	72,050	4,798	35.15	524 15	13.16
Pictou.....	8,761	6,780	9.89	1,088	428	.69	1,900 16	04.75
Flag Stations.....	5,264	8,916	9.02	1,547	9,635	5.14	686 88	02.52
Embranchement de Windsor.....							364 05	00.39
Beaver Bank.....							56 25	00.07
Mount Uniacke.....							19 00	01.04
Ellershouse.....							150 00	13.58
Newport.....							876 95	00.09
Windsor.....								06.07
Totaux.....	78,617	78,617	100.00	109,332	109,332	100.00	14,441 52	100.00

THOS. FOOT.

INVENTAIRE du Matériel disponible, 9 Novembre 1872. (A. 9.)

	\$ cts.	\$ cts.
\$33,139 lbs. vieilles lisses.....	7,426 12	
35,230 traverses.....	6,932 77	14,358 89
Inventaire des approvisionnements de chemin de fer en entrepôt général.....	48,208 53	
Papeterie et billets au bureau général.....	5,303 24	53,511 77
2,911 $\frac{17}{128}$ cordes de bois d'après relevé.....	14,097 99	
4,613 minots de charbon.....	2,161 15	16,259 14
<i>Inventaire du matériel disponible aux différentes stations.</i>		
Richmond.....	201 30	
Bedford.....	19 04	
Jonction de Windsor.....	24 01	
Enfield.....	34 13	
Milford.....	15 25	
Elmsdale.....	23 85	
Shubenacadie.....	40 30	
Stewiacke.....	27 05	
Brookfield.....	45 26	
Truro.....	242 33	
Riversdale.....	17 29	
West River.....	23 72	
Glengarry.....	20 81	
Hopewell.....	21 79	
Coal Mines.....	23 23	
New Glasgow.....	55 27	
Débarcadère de Pictou.....	759 96	
Pictou.....	28 83	
		1,623 42
		85,753 22

THOS FOOT.

INVENTAIRE du Bois et du Charbon aux diverses Stations, 9 Novembre 1872.
(A. 10.)

STATIONS.	Bois en pieds.	Charbon en minots.
Richmond.....	828	233
Bedford.....		3,408
Jonction de Windsor.....	9,264	36
Enfield.....		249
Elmsdale.....		
Shubenacadie.....	27,136	183
Stewiacke.....		
Polly Bog.....	78,110	
Brookfield.....		
Truro.....	11,750	230
Riversdale.....	9,492	8
West River.....		
Glengarry.....	36,185	18
Hopewell.....		
Stellarton.....		87
New Glasgow.....		161
Débarcadère de Pictou.....	693	
Pictou.....		
On Line.....	199,167	
	372,625	4,613
	or 2,911 $\frac{17}{128}$ cords	

THOS FOOT.

ANNEXE A.

MONCTON, N.B.

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 le 9 novembre 1872.

- A 1. Bilan général.
2. Compte du capital.
3. Compte du revenu, avec relevés de 1 à 6.
4. Etat mensuel comparatif des recettes.
5. Etat indiquant le nombre des voyageurs, parcours local et total, Est et Ouest, avec le nombre de milles parcourus.
6. Etat indiquant le nombre de tonnes de fret, parcours local et total, Est et Ouest, avec le nombre de milles parcourus.
7. Tableau indiquant les opérations et dépenses aux diverses stations.
8. Relevé du fret expédié de toutes les stations.
9. Inventaire des articles disponibles.
10. Etat du bois et du charbon aux diverses stations.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS FOOT,

Comptable.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT des distances parcourus par les chars, novembre 9 1873.

DÉSIGNATION.	Milles par- cours du 1er juil. au 9 nov. 1872.	Milles par- cours jusqu'à date
A Chars de passagers de première classe.....	72,011	773,780
B Chars de passagers de seconde classe.....	70,709	777,027
C Wagons à fret.....	120,782	1,549,439
CC Wagons à bestiaux.....	56,899	707,202
D Chars plateforme.....	310,762	2,105,671
Ex Express et bagage.....	45,923	468,966
E Wagons à bascule.....	335	335
F Chars à charbon.....	481,941	2,088,125
P.O Chars de la poste.....	24,875	276,141
SP1 Chasse neige.....		
	1,184,237	8,746,636
Milles parcourus par les wagons.....	110,680	
Milles parcourus par les trains.....	1,073,557	

W. JOHNSTON.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT MENSUEL du Service des Locomotives du 1er juillet au 9 novembre 1872.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives chauffées avec du bois.	Milles parcourus par les locomotives chauffées avec du charbon.	Total, milles parcourus par les locomotives.	Milles parcourus.	Bois—pieds cubes.	Minots de charbon.	Gallons d'huile.	Suif—Lbs.	Tampons—Lbs.	Chars par mille parcours.	Milles parcourus par heure sous vapeur.	Nombre de pieds cubes de bois par 100 milles parcourus.	Minots de charbon par 100 milles parcourus.	Gallons d'huile par 100 milles parcourus.	Lbs. de suif par 100 milles parcourus.	Lbs. de tampons par 100 milles parcourus.
Juillet.....	4,809	5,534	31,621	37,155	240,467	26,012	12,495	5104	2,154	8401	6-47	7-72	470-03	39-51	1-37	5-79	2-26
Août.....	5,554	9,069	34,417	43,486	239,553	29,888	10,323	4588	2,045½	8334	5-73	7-82	329-56	29-99	1-04	4-70	1-91
Septembre.....	4,644	6,544	27,857	34,401	263,014	23,068	13,203	543½	2,294	9884	7-61	7-40	332-50	47-39	1-57	6-61	2-78
Octobre.....	5,607	8,190	31,004	39,194	244,885	22,114	10,498	425½	1,851	7524	6-24	6-99	270-01	33-86	1-08	4-72	1-92
Novembre.....	1,956	2,010	8,472	10,482	75,638	8,127	3,553	144½	538	2731	7-21	5-35	404-32	41-93	1-37	5-13	2-60
Totaux.....	22,570	30,347	134,371	164,718	1,073,557	1 209	50,072	2,078	8,882½	3,657½	33-26	35-28	359-86	37-26	1-26	5-39	2-22

Milles parcourus par les chars..... 151,088
 Ballasting..... 13,630
Total..... 164,718

W. JOHNSTON.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT du nombre de locomotives et de chars composant le matériel roulant, 9 novembre 1872.

DÉTAILS.	Locomotives des trains de voyageurs.	Wagons à voyageurs de 1ère classe.	Wagons à voyageurs de 2ème classe.	Wagons de 2ème classe, voyageurs, malles et bagages.	Wagons express et bagages.	Wagons à bestiaux.	Wagons à fret.	Wagons plateformes.	Wagons à charbon (de 5 tonnes).....	Wagons à bascule.	(Chasse-neige.	Total
Matériel roulant le 30 juin 1872.....	21	17	10	4	8	18	80	175	121	10	4	468
Construits et portés au compte de la construction.....									91			91
Une nouvelle locomotive reçue le 30 Septembre 1872, construite par W. Montgomery.....	1											1
Total.....	22	17	10	4	8	18	80	175	212	10	4	560
Moins.....			1				8	8			1	18
Matériel roulant le 9 nov. 1872.....	22	17	9	4	8	18	72	167	212	10	3	542

W. JOHNSTON.

RÉMOND, 9 novembre 1872

GEORGE TAYLOR, Ecr.,

Surintendant général des Ch. de fer de la N.-E.

MONSIEUR,—Conformément à votre demande, je sou mets le rapport suivant sur la condition du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, pour la période du 1er juillet au 9 novembre 1872.

Pendant cette période, quarante-deux mille trois cent quatre-vingt-quatre (42,384) traverses ont été renouvelées, et mille six cent seize (1,616) ont été employées à la construction de nouvelles voies d'évitement.

Sur la ligne principale, le prolongement de Pictou et l'embranchement de Windsor, il y a en tout deux cent quatre-vingt-cinq mille (285,000) traverses (les voies d'évitement non comprises), et il est digne de remarque que dans les derniers seize mois de mon service, cent soixante-trois mille cinq cent soixante-douze (163,572) traverses ont été renouvelées. Si cela continuait au même taux, elles seraient renouvelées sur toute la ligne (les voies d'évitement comprises), tous les trois ans. Voir mes rapports du 30 juin et du 9 novembre 1872.

Neuf cent soixante-quatorze (974) lisses ont été renouvelées sur la ligne principale, quatre cent quatre-vingts (480) sur le prolongement de Pictou, et cent dix (110) sur l'embranchement de Windsor.

La maçonnerie des barrières à bestiaux à Ward's, Moor's, chemin de Truro, chemin Scott et aux passages à niveau, et de deux canaux ouverts près de Ramsay's ont été renouvelées, ainsi que leurs pièces de bois, et tous les ponts entre celui de Stewiacke et Truro, repeinturés.

De nouvelles barrières à bestiaux ont été construites à la station Ellershouse, et la maçonnerie de celles du passage à niveau à Trider, sur l'embranchement de Windsor, a été démolie et refaite, et les pièces de bois renouvelées.

La charpente du petit pont près d'Elmsdale, sur la ligne principale, et de celui de la rivière Sackville, sur l'embranchement de Windsor, a été renouvelée. Le bois pour renouveler les ponts du ruisseau Beaver et de la rivière Rawdon, est rendu sur les lieux. Si j'eusse gardé la charge de la construction de ces ponts, ils auraient été finis dans ce mois. Le bois pour renouveler la charpente du pont du ruisseau Barney et d'autres petits ponts, a été commandé.

Le remblai de chargement à la station Enfield, la plateforme de descente des voyageurs à Pictou, sur la ligne principale, et la plateforme de descente des voyageurs à Three Mile Plains, sur l'embranchement de Windsor, ont été renouvelés.

On a aussi démolie et reconstruit les murs du canal ouvert qui traverse la voie à Bedford.

Aux stations de Polly Bog et Riversdale, les réservoirs ont été complètement nettoyés et agrandis de manière à fournir l'eau nécessaire.

En sus de la réparation de clôtures, travail que l'on a fait faire à la journée, les renouvellements suivants ont été faits à l'entreprise :

Clôtures renouvelées sur la ligne principale :

Six cent quatre-vingt-trois (683)	perches de clôture en lisses.
Mil huit cent soixante-onze (1,871)	" " planches.
Mil huit cent treize (1,813)	" " épINETTE rouge.

Sur l'embranchement de Windsor :

Quatre cent deux (402)	de clôture en lisses.
Cinquante-six (56)	" "

Nouvelles voies d'évitement :

Tannerie Logan, voie d'évitement pour le fret,	de 442	pieds	linéaires.
Riversdale, voie d'évitement, du complet parcours,	de 929	" "	" "
Rivière West, " " " "	924	" "	" "
Hopewell, " pour le fret,	760	" "	" "
Stellarton, remise de locomotives,	960	" "	" "

Voies d'évitement prolongées :

Richmond, chemin de la rive,	342	pieds	linéaires.
Bedford, voie d'évitement, complet parcours,	310	" "	" "
Jonction de Windsor, " " "	609	" "	" "
Wellington, " " "	300	" "	" "
Maitland, " pour le fret,	100	" "	" "

Tout le vieux matériel devenu inutile a été réuni et mis en pile, toutes les tranchées ont été complètement nettoyées et on a soigneusement travaillé à l'égouttement de la voie, qui est aujourd'hui dans une excellente condition.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. MARSHALL, *Inspecteur.*

ANNEXE No. 16.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT DU NEW-BRUNSWICK.

BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
St.-Jean, N.-B., 5 décembre 1872.

A L'HONORABLE H. L. LANGEVIN, C. P.,
Ministre des Travaux publics.

MONSIEUR,—Les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, de l'Intercolonial et de l'Européen et Nord Américain, ayant été placés sous une seule administration, en vertu d'un arrêté du Conseil, il est devenu nécessaire que je fasse rapport des opérations des chemins de fer Européen et Nord Américain et de l'Intercolonial (149 milles) pour les quatre mois et huit jours antérieurs au 9 novembre, date où cette fusion s'est opérée.

Cela dit, j'ai l'honneur de vous soumettre les comptes, états et rapports des opérations de ces lignes pour la période mentionnée, et dans l'ordre suivant :

- 1o Bilan général ;
- 2o Compte du Canada (avec les relevés B, C, D, E et F) ;
- 3o Compte du Receveur général ;
- 4o Compte général du matériel et des approvisionnements de bois et de charbon (marqué G) ;
- 5o Etat comparatif (mensuel) des recettes (marqué H) ;
- 6o Etat comparatif (mensuel) des dépenses (marqué J) ;
- 7o Etat des affaires et dépenses des différentes stations (marqué K) ;
- 8o Relevé des voyageurs (marqué L) ;
- 9o Relevé du fret (marqué M) ;
- 10o Rapport du Surintendant des chars et locomotives (marqué N), avec relevés (C, C., (D. D.) et (E. E.) ;
- 11o Rapport du Chef de la voie (marqué O) ;
- 12o Prix de revient du chemin et de son équipement (marqué P) ;
- 13o Etat des moyennes (marqué 21).

Des comptes mensuels du revenu et de la dépense, accompagnés de leurs pièces justificatives, ont été régulièrement transmis au département, à Ottawa, et M. T. D. Times, l'Inspecteur des finances, a de temps à autre apuré les comptes du bureau.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

LEWIS CARVEL,
Surintendant général.

BALANCE GENERALE

Dt.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Approvisionnement généraux.....		118,663 49	
DETTES DIVERSES :			
Ministère des postes	3,441 63		
Chemins de fer Intercolonial.....	9,514 45		
Effets non réclamés	58 75		
Clark et Stockhouse	7,364 72		
Arrérages des stations	8,154 17		
Département de la milice	13 11		
Tait et Hawkins	1,262 00		
Encaisse	7,757 44		
Cie. du télégraphe Western Union.....	1 75	37,568 02	
		156,231 51	
			3,342 12
			156,231 51

Av.

	\$ cts.	\$ cts.
Compte de la Puissance.....		
Receveur général.....		
OBLIGATIONS DIVERSES :		
Cie des vapeurs de Québec et des ports du Golfe	71 60	
Cie de bateau à vap. de l'Île du Prince-Edouard	217 05	
Cie intercolonial de vapeurs.....	355 00	
Compte provincial.....	305 85	
Rothsach Castle.....	85 50	
Chemin de fer de prolongement ouest.....	630 76	
Obligations non payées.....	1,702 76	

E. et O. E. Saint Jean, N.B., 9 Novembre 1872.

COMPE FEDERAL

Dt.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1872.				
Nov. 9	Forces motrices	23,716 23		
	Dépenses, chars	23,564 58		
	Entret. de la voie et des const.	40,098 27		
	Dépenses, station	17,750 89		
	Frais généraux	8,605 65		
	Ligne d'embranchement de Londonderry.....	156,145 62		
	Améliorations de la Pointe-du-Chêne.....	15,198 99		
	Ligne d'embranchement de St. Jean.....	10,967 86		
	Améliorations de Mill Pond.....	11,703 85		
	Constructions.....	5,371 72		
	Compte provincial.....	17,824 46		
	Balances transférées au grand livre du chemin de fer Intercolonial.....	45,157 05		
		137,654 13		
		370,023 68		
				370,023 68
				Total

1872.
Juin 30. Balance

Nov. 9. Département des travaux publics.....

	\$ cts.
1872.	
Nov. 9	96,799 43
	273,224 25

E. et O. E., St. Jean, N.-B., 9 Novembre 1872.

RELEVÉ B.

LOCOMOTIVES.	
Détails.	1872.
	\$ cts.
Salaires des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs	6,793 30
Combustible.....	13,541 82
Huile, suif et tampons	1,332 17
Réparations aux locomotives et tenders.....	9,608 23
Réparations et renouvellement des outils, lampes, etc	112 16
Réparations aux ateliers et remises des locomotives.....	1,827 53
Eau, y compris la pompe et les réparations au réservoir.....	3,750 53
Divers.....	300 49
Hangar à charbon, Pte. du Chêne.....	1,450 00
	<u>38,716 23</u>

RELEVÉ C.

DÉPENSES DES CHARS.	
Détails.	1872.
Gages des conducteurs, préposés aux bagages et gardes-freins	6,178 28
Huile et tampons	1,067 86
Réparations aux chars à voyageurs, chars-poste, chars à bagage et fret	12,277 52
Menus approvisionnements et combustible.....	205 88
Réparations aux ateliers, abris pour les chars, et réparations et renou. des outils, lampes, etc.	2,654 14
Divers.....	1,180 90
	<u>23,564 58</u>

RELEVÉ D.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS.	
Détails.	1872.
	\$ cts.
Gages payés pour réparer la voie et les clôtures.....	16,750 00
Coussinets en fer, fiches et traverses.....	6,462 35
Bois de construction pour réparer des ponts, barrières à bestiaux et clôtures.....	295 96
Réparations aux quais.....	147 46
Réparations et renouvellement des outils, chars à bras, etc.....	682 84
Réparations aux chasse-neige, etc.....	332 80
Réparations au pont de Sackville.....	11,622 91
Divers.....	3,803 95
	40,098 27

RELEVÉ E.

DÉPENSES—STATIONS.	
Détails.	1872.
	\$ cts.
Salaires des chefs de gare, commis, aiguilleurs et journaliers.....	9,370 18
Réparations aux édifices.....	3,829 42
Combustible, huile pour éclairage, papeterie, billets et autres dépenses incidentes.....	1,961 29
	15,160 89

RELEVÉ F.

FRAIS GÉNÉRAUX.	
Détails.	1872.
	\$ cts.
Salaires de l'officier-général, du comptable et des commis.....	3,031 07
Impressions et papeterie.....	190 58
Annonces.....	1,997 86
Domages.....	1,483 98
Divers.....	1,902 16
	8,605 66

COMPTÉ DU RECEVEUR GENERAL.

Dt.

Av.

1872.		1872.		1872.		1872.		1872.	
June 30	Nov. 9	Nov. 9	Nov. 9	Nov. 9	Nov. 9	Nov. 9	Nov. 9	Nov. 9	Nov. 9
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Balance des comptes ouverts.....Dt.									
		36,344	97						
		24,691	00						
Nov. 9 Numéraire dép. à la Banque de Montréal.....Dt.				11,653	97			65	122 48
				121,355	63			64	572 50
								6,	895 85
COMPTES OUVERTS :									
Av. Au département des Postes.....Dt.		5,935	14						
		2,802	00						
Av. Cie de télégraphie occidentale.....Dt.		24	00	3,133	14				
		1	75						
Av. Département de la milice.....Dt.		700	44	22	75				
		588	82						
Av. Tait et Hawkins.....Dt.		2,000	00	111	62				
		1,135	00						
Av. Rothesay Castle.....Dt.		1,216	87	865	00				
		1,122	63						
Av. Cie nav. à vap. de l'île Pr.-Edouard.....Dt.		2,775	80	94	24				
		2,618	59						
Av. Chemin de fer du Western Express.....Dt.		1,278	75	137	21				
		892	50						
Av. Voie.....Dt.				386	25				
				1,712	76				
Av. Surplus du revenu sur dépôts.....Dt.				15,235	26				
				37,568	02				
Av. Balance des comptes ouverts.....Dt.				34,225	90				
				\$188,943	23			\$188,943	23

E. et O. E.,

SAINT-JEAN, N.-B.,

9 novembre 1872.

Dr.

COMPTE GENERAL DU MATÉRIEL.

Av.

1872. Juin 30. Nov. 9.		\$ cts.	1872. Nov. 9.		\$ cts.
	Matériel disponible.....	108,453 40		Frais d'exploitation et matériel employé.....	63,503 77
	" acheté par certificats.....	102,085 45		Vente à des particuliers.....	30,339 83
	<i>Comptes ouverts :</i>			Balance selon état et bilan général.....	118,663 49
	Transport.....	1,925 34			
	Voie.....	42 90			
	Total.....	212,507 09		Total.....	212,507 09

E. et O. E., Saint-Jean, N.-B., 9 novembre 1872.

RELEVÉ G.

INVENTAIRE DU MATÉRIEL DISPONIBLE, 9 NOVEMBRE 1872.		\$ cts.	\$ cts.
Rails.....		55,829 12	
Chaises.....		1,962 44	
Traverses.....		2,279 82	
Fish Slates.....		1,085 63	61,157 01
Approvisionnement de chemin de fer en magasin, St. Jean.....		6,935 41	
Fer, acier et autres objets en réparation, atelier de St. Jean.....		6,363 23	
Fer, acier et autres objets en fabrique, atelier de Shédiac.....		19,241 07	
Papeterie et billets au bureau principal, St. Jean.....		3,746 08	36,287 79
2,450 $\frac{51}{100}$ Bois scié.....	} aux différentes stations selon relevé.....	12,655 51	
675 $\frac{116}{100}$ Bois non scié.....			
1,090 $\frac{04}{100}$ Tonneaux de charbon aux différentes stations selon relevé.....		6,817 82	19,473 33
INVENTAIRE DU MATÉRIEL AUX DIFFÉRENTES STATIONS.			
Saint-Jean.....		443 67	
Rothsay.....		45 93	
Hampton.....		50 42	
Norton.....		75 02	
Apohaqui.....		56 53	
Sussex.....		62 04	
Penobsquis.....		90 98	
Anogance.....		45 49	
Petitcodiac.....		69 10	
Salisbury.....		73 88	
Moncton.....		91 22	
Shédiac.....		64 57	
Pointe du Chêne.....		156 55	
Painsec.....		60 98	
Memramcook.....		58 38	
Dorchester.....		65 23	
Sackville.....		80 27	
Aulac.....		69 01	
Amqui.....		86 09	
			1,745 36
Total.....			118,663 49

BOIS DISPONIBLE, 9 NOVEMBRE 1872.

STATIONS.	Cordes de 160 pieds scié et non scié.	PIEDS CUBES.		
		Scié.	Non scié	Total.
Saint Jean	$71\frac{81}{100}$	3,441	8,000	11,441
Rothsay	$4\frac{14}{100}$	654	.....	654
Hampton	$797\frac{145}{100}$	91,745	35,920	127,665
Norton	$53\frac{128}{100}$	400	8,208	8,608
Apohaqui	$2\frac{80}{100}$	400	.....	400
Sussex	$337\frac{29}{100}$	53,053	896	53,949
Penobsquis	$7\frac{6}{100}$	76	.....	76
Anagance	$122\frac{50}{100}$	19,570	.....	19,570
Petitcodiac	$218\frac{43}{100}$	34,923	.....	34,923
Salisbury	$8\frac{20}{100}$	1,300	.....	1,300
Moncton	$119\frac{11}{100}$	19,051	.....	19,051
Shédiac	$345\frac{2}{100}$	30,802	24,400	55,202
Painsec	$227\frac{26}{100}$	35,546	800	36,346
Menramcook	$43\frac{20}{100}$	7,000	.....	7,000
Dorchester	$109\frac{26}{100}$	17,466	.....	17,466
Sackville	$225\frac{140}{100}$	36,140	.....	36,140
Aulac	$4\frac{14}{100}$	644	.....	644
Amherst	249	39,840	.....	39,840
J. B. Belyea	$25\frac{74}{100}$	.....	4,074	4,074
Bois sur la ligne	$151\frac{58}{100}$	.....	25,818	25,818
	$3,126\frac{7}{100}$	392,051	108,116	500,167

CHARBON DISPONIBLE, 9 NOVEMBRE 1872.

STATIONS.	Minots.	Tonnes.
Saint Jean	13,864	413·81
Sussex	7,734	232·04
Petitcodiac	1,337	42·05
Sackville	5	·07
Shédiac	13,491	402·07
	36,531	1090·04

RELEVÉ H.
ETAT COMPARATIF DES RECETTES MENSUELLES.

Mois.	Voyageurs.		Fret.		Malles et Divers.		Totaux.	
	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Juillet.....	14,982 89	17,042 02	13,369 41	14,257 80	812 27	2,261 47	29,164 57	33,551 29
Août.....	18,414 61	15,720 32	11,121 01	13,335 28	1,032 19	1,497 64	30,567 81	30,553 24
Septembre.....	11,667 43	13,833 04	14,445 55	13,365 88	801 03	1,520 18	26,914 09	28,739 10
Octobre.....	10,936 14	15,119 00	15,291 28	18,281 60	1,655 17	1,382 84	27,882 57	34,783 44
9 novembre.....	3,175 67	3,408 10	4,263,40	6,312 00	707 38	233 72	8,146 45	8,953 82
Totaux.....	59,176 79	65,122 48	58,490 63	74,572 56	5,008 07	6,895 85	122,675 49	136,890 89

RELEVÉ J.
ETAT COMPARATIF DES DÉPENSES MENSUELLES.

Mois.	Locomotives.		Dép. pour les chars.		Entre, de la voie et des travaux.		Dépen. pour station.		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.....	4,075 57	8,634 80	2,348 27	4,890 54	4,582 48	4,779 59	2,519 85	1,404 06	1,582 29	14,980 23	22,939 60	
Août.....	4,084 79	7,571 73	2,825 48	4,877 23	4,288 97	6,707 72	2,561 45	4,031 67	1,376 98	14,983 87	24,565 33	
Septembre.....	4,776 99	7,302 56	2,951 91	5,808 53	3,601 73	12,428 65	2,289 49	2,810 28	1,175 31	14,877 21	29,525 63	
Octobre.....	5,540 71	9,191 48	4,640 60	6,852 16	11,099 87	3,268 60	3,306 87	2,937 66	1,703 57	18,480 35	34,083 57	
9 novembre.....	1,947 19	6,015 66	971 50	1,135 82	1,128 23	5,082 45	1,159 21	2,328 89	479 77	5,685 90	15,031 49	
Totaux.....	20,425 25	38,716 23	13,337 76	23,564 68	16,890 01	40,098 27	11,829 87	15,160 89	6,134 67	8,605 65	69,017 56	126,145 62

RELEVÉ K.

ETAT indiquant les opérations et les dépenses des différentes stations,
9 novembre 1872.

STATIONS.	NOMBRE DES VOYAGEURS.			TONNES DE FRET.			DÉPENSES AUX STATIONS.	
	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Montant.	Par cent.
Saint Jean.....	45,634	44,899	33.60	18,114	11,442	33.05	\$ 6,660	45.40
Rothsay.....	8,171	8,236	6.09	586	59	.72	282	1.93
Hampton.....	6,724	7,010	5.10	599	396	1.11	356	2.42
Norton.....	3,148	3,038	2.30	295	589	.98	190	1.32
Apobaqui.....	2,603	2,420	1.87	498	406	1.01	236	1.62
Sussex.....	5,325	5,270	3.93	2,378	1,589	4.44	724	4.94
Penabsquis.....	1,786	1,591	1.26	430	256	.77	231	1.58
Anagance.....	1,158	982	.80	177	989	1.30	385	2.62
Petitcodiac.....	3,050	2,654	2.12	738	4,053	5.35	287	1.75
Salisbury.....	2,826	2,463	1.96	526	3,681	4.70	809	5.52
Moncton.....	5,790	5,998	4.34	4,389	996	6.02	221	1.50
Shédiac.....	4,077	4,425	3.16	1,718	1,706	3.82	492	3.35
Pointe du Chêne.....	4,294	3,454	2.88	4,623	6,787	12.75	2,397	16.36
Painsec.....	1,207	1,504	1.00	680	297	1.10	257	1.75
Memramcook.....	1,144	1,065	.82	621	654	1.42	128	.88
Dorchester.....	3,097	2,901	2.23	505	65	.64	227	1.55
Sackville.....	5,564	5,504	4.11	842	443	1.44	242	1.65
Aulac.....	1,030	985	.75	213	371	.65	169	1.15
Amherst.....	3,880	4,052	2.94	2,253	692	3.30	394	2.68
Stations intermédiaires.....	24,216	26,273	18.74	4,543	9,254	15.43	5	.03
Totaux.....	134,724	134,724	100.00	44,725	44,725	100.00	14,670	100.00

RELEVÉ L.—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.
	17,202	16,483	33,685	751,545	872	758	1,630	175,000	1,74	17,241	35,315	926,545
17,174	16,693	33,867	691,805	901	1,048	1,949	209,370	18,075	17,741	35,816	901,175	
13,475	13,249	26,724	576,840	651	883	1,534	164,752	14,126	14,132	28,258	741,592	
13,477	13,266	26,743	678,009	557	812	1,369	147,378	14,034	14,078	28,112	825,387	
3,515	3,394	6,909	143,909	145	169	314	33,591	3,660	3,568	7,223	177,100	
64,843	63,085	127,928	2,841,708	3,126	3,670	6,796	-730,091	67,969	66,755	134,724	3,571,799	
Totaux, 1872.....												

RELEVÉ M.—ÉTAT DU FRET.

MOIS.	PARCOURS LOCAL.				* PARCOURS COMPLET.				PARCOURS LOCAL ET COMPLET.			
	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.
	3,904	4,260	8,164	352,565	612	826	1,438	155,022	4,516	5,086	9,602	507,587
2,813	5,049	7,862	347,713	523	874	1,397	149,799	3,236	5,923	9,259	497,512	
3,773	3,755	7,528	331,317	525	1,125	1,650	177,027	4,288	4,880	9,178	508,344	
5,221	5,714	10,935	399,003	864	1,354	2,218	239,368	6,085	7,068	13,153	638,371	
903	1,871	2,774	156,391	371	388	759	81,781	1,274	2,259	3,533	238,172	
16,614	20,649	37,263	1,586,989	2,895	4,567	7,462	802,997	19,509	25,216	44,725	2,389,986	
Total, tonneaux.....												

CHEMIN DE FER EUROPÉEN ET NORD-AMÉRICAIN

BUREAU DU SURINTENDANT DES LOCOMOTIVES,

MONCTOU, N. B., LE 24 NOV. 1873.

LEWIS CARVELL, gérant général,

Saint-Jean, N. B.

MONSIEUR.—Je ne suis pas à même de vous soumettre un rapport détaillé du matériel roulant de ce chemin de fer pour la période comprise entre le 1^{er} juillet et le 9 novembre 1872, vu que, dans l'incendie qui, le 10 du mois dernier, a détruit les ateliers de Shédiaz, toutes les archives du bureau des locomotives ont été brûlées.

D'après les registres du bureau général, j'ai pu dresser les états ci-annexés : — Etat mensuel du service des locomotives (C. C.),—Etat des locomotives (D. D.),—Autre matériel roulant (E. E.).

Le tableau suivant indique les frais relatifs aux locomotives et aux chars pour la période incluse dans ce rapport et la période correspondante de l'année précédente.

DÉTAILS.	DÉPENSE.		Coût par mille des locomotives.	
	1872.	1871.	1872.	1871.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Salaires des conducteurs, chauffeurs et nettoyeur	6,793 30	4,647 90	4 75	4 23
Combustible.....	13,541 82	8,471 25	9 47	7 70
Huile, suif et tampons	1,332 17	875 40	93	79
Réparations aux locomotives tenders et outils.....	9,720 29	6,678 15	6 80	6 07
Réparations aux ateliers et remises des locomotives.....	1,827 53	198 89	1 28	18
Tampons y compris réparations à la pompe et au réservoir.....	3,750 53	955 76	2 62	87
Divers.....	300 49	195 00	21	18
Hangar à charbon de la Pointe-du-Chêne et de Saint-Jean.....	1,450 00	.....	1 01	.....
Force motrice.....	38,716 23	22,022 35	27 07	20 02
Dépenses des chars	23,564 58	14,366 16	16 47	13 15
	62,280 81	36,388 51	43 54	33 17

L'augmentation des frais pour chaque mille de parcours des locomotives peut s'expliquer comme suit :

Les gages des chauffeurs et des nettoyeurs ont été augmentés respectivement de cinq et trois piastres par mois.

Le bois a coûté \$ 3.50 les 100 pieds au lieu de \$ 3.00 l'année précédente : le charbon a été payé 17 cts. le minot au lieu de 14 cts.

Les locomotives sur lesquelles on emploie du charbon demandent plus d'huile et de suif que celles où l'on brûle du bois, et, en 1872, on a employé un plus grand nombre des premières.

L'augmentation des frais de réparations des locomotives peut être attribuée aux difficultés du service l'hiver dernier. La nécessité d'employer des locomotives pour le transport du ballast a fait qu'on n'a pas pu les rentrer plus tôt à l'atelier.

Dans l'item des réparations aux ateliers et au hangar des locomotives est comprise la somme de \$1,109.40, dépensée pour un nouveau hangar de locomotives à la Pointe-des-Chênes, et \$ 700.00 pour réparations au hangar des locomotives à Saint-Jean. Il n'y avait pas de frais correspondants à cet égard l'année précédente.

Deux causes ont contribué à augmenter les frais d'approvisionnement d'eau; 1o. L'amé-

lioration de ce service à Darling, Moosepatt et Boundary Creek, amélioration qui a coûté plus de mille piastres. 2o. Le fait qu'on a payé aux commissaires de l'aqueduc de St Jean \$1,512.24 en 1872, au lieu de \$473.98 pour la période correspondante en 1871.

L'item de \$1,540 pour les hangars à charbon n'existe pas pour la période correspondante en 1872.

Si l'on déduit les items suivants qui ne doivent certainement pas être portés au compte du service pendant quatre mois et huit jours seulement.

Hangars des locomotives à la Pointe-des-Chênes,	\$1,109.40
---	------------

Renouvelé le toit du hangar des locomotives, à St. Jean,	700.00
--	--------

Amélioration du service de l'eau,	1039.40
-----------------------------------	---------

Nouveaux hangars à charbon, St. Jean et Pointe-des-Chênes,	1440.00
--	---------

(en tout, \$4,298.30) les frais du service des locomotives s'élevaient à 34,417.43 ou \$24.05 par mille de parcours des locomotives.

La consommation de combustible par 100 milles de parcours (en pieds cubes de bois,) a été de 26,674 pieds au lieu de 278,20 pour la période correspondante de l'année précédente.

La consommation d'huile et de suif, par 100 milles de parcours, a été de 4.95 au lieu de 4.77. La consommation de tampons, par 100 milles de parcours a été de 94 lbs au lieu de 83.

L'augmentation des frais pour le service des chars vient de ce que l'on a dépensé \$251.81 pour les hangars aux chars, et réparé un plus grand nombre de chars que l'année précédente.

La locomotive " Prince of Wales " a été à l'atelier durant toute la période comprise dans ce rapport, afin de renouveler le foyer, et l'atelier a brûlé pendant qu'on faisait cette réparation et d'autres.

Les locomotives " Norton ", " Prince Alfred " et " The Bear " ont été réparées en partie à l'atelier, mais les autres locomotives n'ont subi que des réparations sur place.

On a refait la boiserie d'un char à bagage et à express et un char à plate-forme, et réparé deux chars de première classe et un char-poste.

Les locomotives employées par les commissaires pour transporter du ballast ont parcouru 33,770 milles et les chars 270,160 milles.

J'ai, etc,

H. A. WHITNEY,

Surintendant des locomotives.

ETAT MENSUEL DU SERVICE DES LOCOMOTIVES. — (C. C.)

MOIS, 1872.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les				Consommation de				Moyenne.					
		Locomotives.	Chars.	Charrie à neige.	Minois de charbon.	Pieds cubes de bois.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de tampons.	Chars par mille parcourus.	Charrie à neige par mille parcourus.	Milles parcourus par heure sous vapeur.	Pieds cubes de bois par 100 milles parcourus.	Huile et suif par 100 milles parcourus.	Livres de tampons par 100 milles parc.
Juillet.....	4,223	33,644	218,526	.....	12,365	32,900	1,052	834	338½	6-50	7-97	280-20	5-37	1-01
Août.....	3,909	33,546	217,305	.....	9,971	35,850	935	871	294	6-50	8-59	251-24	4-83	0-88
Septembre.....	3,672½	30,514	199,235	.....	10,723	31,200	938	842	320½	6-53	8-31	272-28	5-31	1-05
Octobre.....	4,229½	35,309	223,478	.....	9,180	45,285	966	662	284½	6-36	8-35	254-54	4-21	0-81
Novembre.....	1,225	10,014	60,280	.....	2,800	16,200	482	214	100	6-02	8-17	297-58	6-49	1-00
Totaux et arrérages.....	17,259	143,027	918,824	.....	45,309	161,435	4,393	3,423	1,337½	6-42	8-29	266-74	4-95	0-94

ETAT DES LOCOMOTIVES. — (D. D.)

Noms.	Constructeurs.	Regues sur la ligne.	Allégés.				POIDS.				CYLINDRE, ROUES, MOT.				Milles parcourus cette année.	Milles parcourus jusqu'à cette date.		
			Locomotives	Tender	Total	Locomotives	Tender	Total	Sur roues motrices.	Capacité du tender en gallons.	Diamètre.	Piston.	Numéros.	Diamètre.			Truck.	Tender.
			lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	pcs.	pcs.	pcs.	pcs.	pcs.	pcs.		
1	Hercules*	Ateliers de Boston.	45,470	15,500	60,970	51,250	36,550	87,800	33,370	1846	17	20	4	5	4	8	7,322	142,262
2	Sampson.	do.	45,500	15,000	60,500	51,000	36,500	87,500	33,250	1846	17	20	4	5	4	8	6,019	96,430
3	Saint John.	Cie de Portland.	36,100	15,420	51,520	39,250	30,500	69,750	25,050	1908	12	20	4	4	4	8	...	53,770
4	Kennebecases.	Ateliers de Boston.	31,950	10,700	42,650	35,470	20,730	56,200	35,470	1232	11 1/2	20	4	4	...	8	6,585	153,938
5	Petitcodiac.	do.	43,400	16,800	60,200	47,320	34,300	81,620	28,650	1689	14	22	4	5	4	8	7,514	223,506
6	Scadoric.	do.	43,000	15,880	58,880	47,420	34,480	81,900	28,620	1689	14	22	4	5	4	8	13,287	153,130
7	Anagnan.	do.	48,200	17,770	65,950	52,500	38,250	90,750	33,030	1861	15	22	4	5 1/2	4	8	7,672	183,618
8	Loostank.	Fleming et Humbert	50,650	18,920	69,570	56,030	36,900	92,930	34,550	1862	14	22	4	5 1/2	4	8	11,074	198,702
9	Osseskaug.	do.	50,500	19,000	69,500	55,400	36,200	91,600	32,900	1861	15	22	4	5 1/2	4	8	12,606	248,060
10	Apoheag.	do.	37,000	14,000	51,000	42,500	28,400	70,900	24,500	1807	15	22	4	5 1/2	4	8	9,480	217,076
11	Sussex.	Ateliers de Spring.	50,000	17,700	67,700	56,420	38,400	94,820	34,300	1861	15	22	4	5 1/2	4	8	...	238,132
12	Prince of Wales.	Fleming et Humbert	50,000	17,000	67,000	56,420	38,400	94,820	34,300	1862	15	22	4	5 1/2	4	8	9,040	241,400
13	Norton.	do.	50,856	18,810	69,666	56,530	40,100	96,630	34,250	1862	15	22	4	5 1/2	4	8	4,710	228,936
14	Prince Alfred.	do.	50,200	18,180	68,380	55,550	39,850	95,400	33,850	1861	15	22	4	5 1/2	4	8	13,497	243,461
15	Robert Jardine.	do.	60,000	20,200	80,200	66,000	40,000	106,000	40,500	1861	16 1/2	24	4	5	4	8	7,509	72,118
16	The Bear.	do.	60,000	20,100	80,100	66,000	40,000	106,000	40,500	1861	16 1/2	24	4	5	4	8	8,660	33,894
17	New Brunswick.	Cie de Portland.	...	...	...	...	...	...	...	1400	14	22	4	5	4	8	8,670	24,870
18	The Stag.	do.	...	...	...	...	...	...	...	1980	16	22	4	5	4	8	12,636	24,368
19	No. 16, L. C. R.	Dubs et Cie.	...	...	...	...	...	...	...	1980	16	22	4	5	4	8	10,375	20,490
20	" 17 "	do.	...	...	...	...	...	...	...	1980	16	22	4	5	4	8	8,500	19,491
21	" 18 "	do.	...	...	...	...	...	...	...	1980	16	22	4	5	4	8	11,641	23,971
22	" 19 "	do.	...	...	...	...	...	...	...	1980	16	22	4	5	4	8	...	...
23	Total.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	176,797	2,707,846

* On n'a pas tenu compte des distances parcourues 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 Saint-Stephen.
 ‡ Vendue au chemin de fer d'embranchement de Woodstock.
 § Propriété du chemin de fer Intercolonial.

AUTRE MATERIEL ROULANT (E.E.)

Désignation.	Description.	Milles parcourus cette année.	Milles parcourus jusqu'à cette date.
A.....	13 Chars à voyageurs de première classe E. et N. A. R.....	135,680	2,161,578
	2 " " " " I. C. R.....		
B.....	9 Chars à voyageurs de seconde classe E. et N. A. R.....	122,134	2,123,459
	2 " " " " I. C. R.....		
Ex.....	7 Expres à bagage et Chars-poste, E. et N. A. R.....	60,016	1,072,932
	3 " " " " I. C. R.....		
G.....	84 Chars à fret, E. et N. A. R.....	327,885	6,216,757
	70 " " " " I. C. R.....		
D.....	115 Chars plateforme, E. et N. A. R.....	543,269	5,115,339
	112 " " " " I. C. R.....		
		1,188,984	16,690,125
Pt.....	4 Chasse-neige.....		
	16 Chars à bras.....		

RAPPORT DU CHEF DE LA VOIE (O.).

SAINT-JEAN, N. B., 1er décembre 1873.

LEWIS CARREL, ECR., Surintendant Général,

MONSIEUR,—Selon la demande qui m'en a été faite, je sou mets le rapport suivant sur les constructions, etc., des chemins de fer Européen et Nord-Américain et de l'Intercolonial, pour la période de quatre mois et huit jours à compter du 9 novembre 1872.

Il a été posé 242 rails, environ 48 tonnes, qui ont coûté \$1,184.95; 82 chaînes de fonte et 1,742 coussinets manchons, au prix de revient de \$1,564.36; 6,889 traverses de pin, 911 d'épinette rouge, 324 de cèdre et 220 de pruche, représentant une valeur de \$6,660.51.

Les réparations (non encore terminées) au pont de fer de la rivière Tintamarre ont coûté jusqu'ici \$11,632.91.

Les réparations au pont de bois du ruisseau Hall, \$1,591.49; au pont de Robinson's Meadow, \$501.88; au pont de McKinley, \$105.69; au pont de la rivière au Saumon, \$74.92.

A la station de Sussex, il a été fait pour \$184 de réparations. Les réparations de la plate-forme à Anagance ont coûté \$208.19, et celles de la plate-forme à Salisbury, \$6.537.

Les gages des cantonniers ont été augmentés. Les contre-maîtres de section, de \$1.40 à \$1.70, et les travailleurs de \$1.00 à \$1.10 par jour.

Le temps est ainsi venu de renouveler des rails, traverses et charpentes aujourd'hui bien délabrés.

A vous bien sincèrement,

GAVIN RAINNIE,

Chef de la voie,

Division Ouest.

RELEVÉ P.

ÉTAT indiquant le coût de la voie et équipement, 8 novembre 1873.

	\$	cts.
Coût du chemin jusqu'au 30 juin 1872.....	4,761,725	44
AJOUTÉ :—		
Dépenses au compte des améliorations à Mill Pond, Saint Jean.....	5,371	72
Dépenses au compte des améliorations à la Pointe du Chêne.....	10,967	86
Dépenses au compte de la ligne d'embranchement à St. Jean.....	11,703	85
Dépenses au compte du matériel roulant	15,840	00
Dépenses au compte des améliorations à la jonction de Painsec.....	1,566	79
Dépense pour appareils de gaz et maison de fret à St. Jean.....	417	19
	4,807,593	33
CLASSE COMME SUIT :		
	\$	cts.
Travaux d'ingénieurs.....	218,876	77
Voie permanente.....	3,694,250	90
Bâtisses.....	193,821	14
Matériel roulant et machinerie	423,474	64
Clôture.....	88,060	00
Quais.....	105,501	23
Matériaux Divers.....	15,512	03
Divers	63,156	62
	4,807,593	33

ETAT approximatif (Q.) pour les 4 $\frac{8}{30}$ mois finissant le 9 novembre 1872.

REVENU :				
Proportion des recettes provenant des voyageurs par rapport aux recettes générales.....				46 68
do	fret	do	do	47 27
do	autres	do	do	5 05
FRAIS D'EXPLOITATION :				
Proportion de la force motrice par rapport à tous les frais d'exploitation.....				30 69
do	dépense des chars	do	do	18 68
do	entretien	do	do	31 79
do	dépenses aux stations	do	do	12 02
do	frais généraux	do	do	6 82
do	frais d'exploitation avec les recettes brutes.....			92 35
Recettes par mille.....				8916 71
Dépenses do.....				846 61
VOYAGEURS :				
Parcours local.....				127 928
do	total.....			6 796
Est.....				67 969
Ouest.....				66 755
Nombre total transporté.....				134 724
do	transporté par mille.....			3,571 799
Moyenne du nombre de milles parcourus par chacun.....				26 51
Proportion du parcours local.....				94 96
do	do total.....			5 04
do	est.....			50 45
do	ouest.....			49 55
Moyenne des recettes par voyageurs en centins.....				48 32
do	do	par mille en centins.....		1 82
FRET :				
Première classe en tonneaux.....				2 156
Seconde classe do.....				3 063
Troisième classe do.....				1 358
Quatrième classe do.....				38 148
Parcours local en tonneaux.....				37 263
do	total do.....			7 462
do	est	do.....		19 509
do	ouest	do.....		25 216
Total des tonneaux transportés.....				44 725
Tonneaux transportés par mille.....				2,389 986
Moyenne de la distance parcourue.....				53 43
Proportion de la première classe.....				4 82
do	seconde classe.....			6 85
do	troisième classe.....			3 03
do	quatrième classe.....			85 30
Proportion du parcours local.....				83 32
do	do total.....			16 68
do	est.....			43 62
do	ouest.....			56 38

FRET—(suite).

1873.

Moyenne des recettes par tonneaux.....	1.44
do par mille en centins.....	2.702

LOCOMOTIVES ET CHARS :

Milles parcourus par les locomotives.....	143.027
Accroissement pour cent.....	30.05

Milles parcourus par les chars.....	918.824
Accroissement pour cent.....	24.65

Tonneaux transportés par mille par les locomotives.....	11.327.185
---	------------

Moyenne en centins par mille de la distance parcourue par les locomotives :

Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	4.75
Combustible.....	9.47
Huile, suif et tampons.....	.93
Réparations.....	9.09
Eau, y compris la pompe et les réparations.....	2.62
Menus articles et divers.....	.21

Force motrice.....	27.07
Dépense des chars.....	16.47
Entretien de la voie et des constructions.....	28.03
Dépenses aux stations.....	10.60
Frais généraux.....	6.02

Dépenses totales.....	88.19
Recettes totales.....	95.50

Revenu net.....	7.31
-----------------	------

Moyenne du coût en centins par mille parcouru par les chars :

Réparations aux chars.....	1.62
Huile, suif et tampons.....	.12
Les deux parcours.....	1.74

Moyenne en centins par 100 tonneaux transportés par mille et par les locomotives :

Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	5.99
Combustible.....	11.95
Huile, suif et tampons.....	1.18
Réparations.....	11.47
Eau, y compris la pompe et les réparations.....	3.31
Menus articles et divers.....	.27

Force motrice.....	34.17
Dépenses des chars.....	20.80
Entretien de la voie et des constructions.....	35.40
Dépenses aux stations.....	13.39
Frais généraux.....	7.60

Dépenses totales.....	111.36
Recettes totales.....	120.67

Revenu net.....	9.31
-----------------	------

Moyenne du coût en centins par 100 tonneaux transportés par mille et par les chars :

Réparations aux chars.....	13.18
Huile, suif et tampons.....	.94
Les deux parcours.....	14.12

Tonneaux de marchandises que les chars ont transportés par mille.....	4,507,455
Tonneaux de fret transportés par mille.....	2,389,986
Total des tonneaux de marchandise et de fret que les chars ont transportés par mille.....	6,897,441

Proportion du poids transporté gratuitement.....	65.36
do de charge complète.....	34.64

ANNEXE No. 17.

CHÉMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DU SURINTENDANT-GÉNÉRAL,
MONCTON, N. B., 1er août 1873.

A l'Honorable H. L. LANGEVIN, C.B.,
Ministre des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre un rapport sur les opérations de ce chemin de fer depuis le 9 novembre 1872, jusqu'à l'expiration de l'année fiscale, au 30 juin dernier.

En vertu d'un "Ordre en Conseil," tous les chemins de fer du Gouvernement à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, sont administrés sous la désignation commune de *Chemin de fer Intercolonial*, savoir :

1er. Le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	145 milles.
2nd. Le chemin de fer Intercolonial	118 "
3me. Le chemin de fer Européen et Nord Américain.	108 "
Total	371

RÉCAPITULATI

Entre Halifax et St. Jean (ligne principale)	276 milles
" Windsor, Jonction et embranchement de	32 "
" Truro et Pictou (Emb. de Pictou)	52 "
" Emb. de Shédiac (Painsec et Pointe des Chênes)	11 "
Total comme plus haut	371

L'embranchement de Windsor est maintenu par l'intercolonial, mais exploité par la "Compagnie du chemin de Windsor et Annapolis," en vertu d'un arrangement d'après lequel cette dernière compagnie paie au gouvernement *un tiers* des recettes brutes.

Au début de l'organisation, on a nommé les personnes suivantes pour remplir les charges principales ; ces personnes ont leurs résidences et leurs bureaux à Moncton :—

Lewis Carvell	Gérant-Général.
Geo. Taylor,	Agent-Général de fret.
Alex. Macnab,	Ingénieur.
Henry A. Whitney,	Surintendant des machines.
Thos. Foot,	Comptable.
Jos. J. Wallace,	Auditeur.
William Sadler,	Garde-magasin.
H. W. McCann,	Payeur.
Geo. Ryan,	Caissier.

Pour l'exploitation plus facile de la ligne, on a établi trois divisions :

Première—"Division Est," comprenant toute la portion de la ligne antérieurement appelée le "Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse," (145 milles).

Seconde—"Division Centrale," comprenant toute la section entre Truro et Painsec (118 milles,) connue sous la désignation de "chemin de fer Intercolonial."

Troisième—“ Division Ouest,” comprenant toute la section de la ligne entre St. Jean et la Pointe des Chênes, (118).

M. Arthur Busby a été nommé surintendant de la “ Division Est ”; son bureau est à Truro.

Subséquentement, M. Richard Luttrell a été nommé surintendant des divisions “ Ouest ” et “ Centrale ”; son bureau est à Moncton.

M. W. G. Robertson a été nommé premier commis dans le bureau du Surintendant-Général.

M. Walter U. Jones a été nommé premier commis du bureau du comptable.

M. Grant Bulley a été nommé premier commis du bureau de l'auditeur.

M. E. T. Trites a été nommé payeur-adjoint.

M. Alfred Brush a été nommé commis du caissier.

M. J. F. Armstrong a été nommé premier commis des ateliers.

M. William Johnston a été nommé chef des ateliers à Halifax. M. Alexander Stronach a été nommé contre-maître général à Moncton. M. James Ferguson contre-maître à St. Jean.

M. James Porteous contre-maître à Truro; et M. Edward Shaffer a été fait chef de l'atelier de réparations des chars à Moncton.

M. A. W. Clarke a été nommé Garde-magasin à Richmond; et M. Samuel Watson Garde-magasin à St. Jean.

Les personnes suivantes ont été nommées chefs de Station :—

James Coleman,	St. Jean.
John McIntyre,	Rothesay.
A. McN. Travis,	Hampton.
J. W. Wortman,	Norton.
Thomas E. Smith,	Apohaqui.
Alex. Robertson, jun	Sussex.
O. A. Barberie,	Penobscuis.
Hanford Palmer,	Anagance.
Warren W. Price,	Petitcodiac.
James W. Wallace,	Salisbury.
James W. Pitfield,	Moncton.
J. W. J. Henderson,	Shediac.
John B. Forstar,	Pointe-des-Chênes
Samuel McCready,	Painsec.
H. C. Brownhall,	Memramcook.
C. A. Palmar,	Dorchester.
H. Hermans,	Sackville.
James Sutherland,	Aulac.
T. S. Moore,	Amherst.
Robert Roach,	Maccan.
Hans Mills,	Athol.
Thomas R. Patton,	River Philip.
Joseph Jones,	Thomson.
William Stevens,	Wentworth.
John C. Spencer,	Londonderry.
Philip Fulmer,	Debert.
Roderick McDonald,	Truro.
W. S. Hamilton,	Brookfiel
Frank Holesworth,	Stewiacke.
R. M. Holesworth,	Shubenacadie.
Samuel Keys,	Milford.
Hugh McIntosh,	Elmsdale.
D. Gladwin,	Enfield.
William Renolds,	Jonction de Windsor.
William Stevens,	Bedford.

David Pottingar,
 Thomas M. Boggs,
 William McKenzie,
 John Fraser,
 William Fraser,
 James McDonald,
 James Cameron,
 Thomas V. Cook,
 William Jack,

Halifax.
 Riversdale.
 West River.
 Glengarry.
 Hopewell.
 Stellarton.
 New Glasgow
 Pictou Landing.
 Pictou.

Les personnes suivantes ont été nommées préposés à la voie :

Gavin Rainnie, pour la division Ouest.

John S. Tritès, pour la division Centrale,

Wm. Faulkner, pour la division Est.

Voici comment sont groupés les différents employés sous la direction de l'officier principal :—

Surintendant-général, premier commis, secrétaire particulier opérateur du télégraphe, commis, porteur.

Agent-général du fret, commis.

Comptable premier commis, second etc., etc.

Auditeur, premier commis, autres commis, etc.

Payeur, son aide, commis.

Caissier, commis.

Garde-magasin, teneur de livres et dommis.

Garde-magasin, et commis à Halifax, St. Jean et autres localités.

Agent et inspecteur du combustible, ingénieur, ingénieur-adjoint et dessinateur, teneur de livres, commis, réposés à la voie sur les divisions, contre-maître de section journaliers sur la voie.

Surintendant des machines, premier commis, autres commis, marqueur dessinateur.

Contre-maître général à Moncton, contre-maitres et hommes, gardien des outils et de la pierre, artisans, gardien et journaliers.

Préposé à la réparation des chars à Moncton, contre-maître des chars, artisans et charpentiers, inspecteur des chars et journaliers.

Chef des artisans à Halifax, contre-maitre de l'atelier des machines, artisans et journaliers, préposé à la réparations des chars, inspecteur des chars et journaliers, gardiens.

Contre-maître à St. Jean, artisans et journaliers, inspecteur des chars et journaliers.

Contre-maître du débarcadère de Pictou, inspecteur des chars et journaliers.

Contre-maître à Stillarton, inspecteur des chars et journaliers.

Contre-maitre à Shédiac, inspecteur des chars et journaliers.

Conducteurs de locomotives, pas sur les trains.

Chauffeurs " " " "

Nettoyeurs " " " "

Surintendants de divisions, chefs de train et commis chefs de stations, employés aux stations.

Conducteurs, préposés aux bagages et garde-frein, chefs de trains et chauffeurs, sur les trains.

Pour plus amples renseignements sur les arrangements financiers et les opérations de la ligne je renverrai aux états suivants :—

Premier—Par le Comptable :—Une balance générale (A 1) ; Compte du capital (A 2) ; Compte du revenu (A 3) ; (Avec les annexes 1 jusqu'à 1-) Etat des recettes classifié par mois (A 7).

Second—Par l'auditeur :—Un état des passagers (A 5) ; Un état du fret (A 6) Un état montrant les affaires et dépenses de diverses stations (A 7).

Troisième—Par le garde-magasin :—Un état des approvisionnements en mains (A 8.)

Quatrième—Par l'ingénieur :—Un rapport sur la voie et les constructions marqué Q

Cinquième—Par H. F. Perley, C. E. :—Un rapport sur la ligne d'embranchement à St. Jean, et les améliorations de Mill Pond—lesquels travaux furent exécutés sous sa surveillance, marqué D.

Sixième—Par le Surintendant des machines :—Un rapport sur le matériel roulant E.
Septième—Un état de , F.

Les trains ont été souvent et beaucoup retardés par les fortes tempêtes de l'hiver dernier.

Sauf les retards indiqués, la régularité a été parfaite

On fait des clôtures le long de la ligne pour empêcher pareils retards à l'avenir.

Voici un court exposé des accidents qui ont eu lieu :—

Dans son trajet de St. Jean à Halifax, samedi le 30 novembre dernier, le train express dérailla dans une petite tranchée à environ deux milles au sud de la station d'Ishgonish. Un voyageur, M. G. F. Newcomb, a reçu une légère blessure en se heurtant contre le dossier d'un siège.

Le train se composant de deux chars de première classe, un de seconde, un char-poste, un char à bagages qui tous déraillèrent, mais la locomotive et le tender ne déraillèrent pas. On ne s'explique pas bien la cause de cet accident. La voie était en bon état, les roues des chars aussi, et un train de ballast avait passé sur la voie environ quarante minutes plus tôt. Les dégâts causés aux chars sont peu considérables.

James Burris, garde-frein du train No 4 tomba du haut d'un char à marchandises, près de la station de Painsec dans la matinée du 23 janvier dernier, et plusieurs chars lui passèrent sur le corps. Il fut transporté à Moncton où il mourut à midi le même jour.

Le 29 janvier dernier, le train express de Windsor et Annapolis, No 20, à destination de Halifax heurta un train spécial de charbon à la traverse de deux milles près de Richmond. Personne ne fut blessé, mais le char à bagage fut détruit. L'enquête a démontré que les employés du chemin de fer de Windsor et Annapolis étaient à blâmer. Le conducteur et le mécanicien ont été suspendus à la requête des autorités, et le mécanicien ne pourra plus être employé sur la ligne du gouvernement.

Dans la matinée du 13 février dernier, Michaels Lynds, garde-frein sur le train No. 10. se tua en tombant du haut d'un char-plateforme chargé de charbon, près de la station de la Vallée. Il glissa en mettant les freins.

Dans la soirée du 27 février dernier, un char de première classe et un char-poste du train No. 1 (Express de Halifax à St. Jean,) dérailla à l'ouest du pont de la rivière Hammond, et cinq personnes furent blessées :—D. L. Hanington, M.P.P., voyageur, légèrement blessé à la tête ; P. A. Landry, M.P.P., légèrement blessé ; John Hutchison, voyageur, légèrement blessé à la tête ; James H. Bartlett, conducteur, légèrement blessé ; G. A. Moffatt, messager de l'express, coupures au visage, et autres blessures. L'accident a été causé par la rupture d'une lisse pendant le passage du train. La voie était en bon état. La lisse fut brisée à douze pouces environ de l'extrémité inférieure, et on a pu constater, au point de rupture, que la lisse était de bonne fabrication. Personne ne pouvait prévoir cet accident.

L'accident le plus grave de l'année a eu lieu près de Brookfield dans la soirée du 3 avril dernier, collision du train No. 2 avec le train No. 7. Alex. Cameron, conducteur du train No. 2 fut tué, Wm. Hunt, chauffeur, blessé, on a dû lui amputer une jambe. John D. Christie, préposé aux bagages sur le train No 7, cruellement blessé; John Blanchard, voyageur sur le train No. 7, jambe brisée ; John Blake, voyageur sur le train No. 7, blessures graves, mais rien de brisé ; et Walter Anderson (nègre,) voyageur sur le train No. 7 contusions et

blessures graves. Une des locomotives fut sérieusement endommagée et l'autre légèrement. Les chars ne subirent que de légers dégâts. Une enquête sur cet accident a démontré qu'il avait été entièrement causé par la faute du conducteur et du mécanicien du train No. 2 qui n'avaient pas rempli l'ordre à eux donné de croiser le train No. 7 à Brookfield. Le conducteur, John Ryan, a été destitué.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur.

Votre obéissant serviteur,

LEWIS CARVELL,

Surintendant-Général.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

Av.

Dt. (A. L.) BILAN GENERAL

	\$ cts.	\$ cts.	Lié	\$ cts.
Approvisionnements généraux.....		370,235 25	Compte fédéral.....	364,984 98
Stations.....		15,608 46	Bordereaux non payés.....	70,568 48
Comptes personnels.....		5,462 17	Cie. de nav. à v. de l'Île du P. E.	507 15
Compte non déterminé.....		5,875 45	Lindsay et Cie.....	17 00
Commissaires du chemin de fer			D. Macdonald.....	3 00
Intercolonial.....		14,748 64	Banque de la Nouvelle-Ecosse..	1,100 00
Cie. de locomotives de Portland..		388 50	Cie. des vap. de la N. A. et N. E.	38 00
Ministère des postes.....		12,293 39	Cie. des vapeurs de Québec et du	72 20
F. W. Fishwick.....		516 46	Golfe.....	
Ministère de la milice.....		32 50	Cie. Intercoloniale des vapeurs.	517 50
Ch. de fer Windsor et Annapolis.			Vapeur Rothesay Castle.....	42 50
Punchard, Clarke et Cie.....	7,509 03		Ch. de fer de l'extension ouest.	1,045 75
V. V. Smith.....	3,314 76		Chemin de fer Grand-Tronc....	155 00
Emb. de Windsor, un tiers des rec.	23,066 95			
		33,890 74		
		439,051 56		439,051 56

E. E. et O. Moncton, N. B., 30 juin 1873.

THOMAS FOOT,

Comptable.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

[A 2.] COMPTE DU CAPITAL.

1873.	\$ cts.	1873.	\$ cts.
Juin 30—Dépenses du 11 novembre		Juin 30—Compte fédéral.....	280,418 03
1872 au 30 juin 1873, classi-			
fiées comme suit :—			
Travaux de génie civil.....	307 65		
Voie et constructions.....	74,898 85		
Voie permanente.....	17,561 15		
Matériel roulant.....	140,151 61		
Service des stations et de l'eau...	45,182 11		
Quai et bateau passeur.....	2,316 66		
	280,418 03		280,418 03

E. et O. E., Moncton, N. B., 30 Juin 1873.

THOMAS FOOT,

Comptable.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(A. 3.)—COMPTE DU REVENU, du 11 novembre 1872 au 30 juin 1873.

DÉPENSE.		RECETTES.	
	Du 11 nov. 1872 au 30 juin 1873.		Du 11 nov. 1872 au 30 juin 1873.
	\$.		\$
Force motrice, ligne principale, par relevé 1.....	195,372 14	Voyageurs, ligne principale	151,544 04
Dépenses des chars do 2	134,272 91	Fret do	243,508 06
Entretien de la voie et des constructions 3	286,517 80	Malles, etc. do	19,086 16
Dépenses aux stations do 4	65,724 60	Voyageurs—	
Frais généraux do 5	61,837 34	Embranchements de Windsor	7,156 05
Entretien de la voie et des constructions—		Embranchements de Windsor	11,837 23
Embranchement de Windsor	693,724 79	Malles, etc.—	
	10,563 70	Embranchement de Windsor	774 76
		Balance.....	19,768 04
			433,906 30
			270,382 19
			704,288 49

THOS. FOOT,
Comptable.

E. et O. E., Moncton, N.-B., 30 juin 1873.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(RELEVÉ 1).—FORCE MOTRICE.

	\$ cts.
Salaires des mécaniciens, commis, dépenses de bureau, et frais de route.....	2,500 34
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	31,831 82
Combustible.....	62,558 24
Huile, suif et menus articles.....	11,349 24
Réparations aux locomotives, tenders et outils pour locomotives.....	67,883 52
Eau, y compris la pompe et réparations au réservoir.....	15,881 44
Divers.....	3,367 54
	195,372 14

THOS. FOOT,

Comptable.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(RELEVÉ 2).—DEPENSES DES CHARS.

	\$ cts.
Réparations aux chars des passagers.....	28,372 58
do do poste, express et bagage.....	6,882 89
do do pour fret et chars ouverts.....	46,722 00
Gages des conducteurs, préposés aux bagages et garde-freins.....	30,559 23
Huile pour tampons.....	3,869 47
Menus articles et combustible.....	13,749 02
Divers.....	4,117 72
	134,272 91

THOS. FOOT,

Comptable.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIALE.

(RELEVÉ 3).—ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS.

	\$ cts.	\$ cts.
Salaires des ingénieurs, commis, frais de bureau et de voyage		3,502 67
Salaires des hommes employés à réparer la voie et les clôtures, ligne principale		84,162 69
Lisses, coussinets et fiches		32,939 84
Traverses, ligne principale		16,016 50
Bois pour réparer les ponts, clôtures, etc		15,052 57
Réparations aux quais		4,264 88
Réparations aux bâtiments		29,556 23
Réparations aux chasse-neige, outils, etc.		14,093 25
Pour enlever la glace et la neige, ligne principale		35,395 68
Divers		1,533 49
Salaires pour réparations à la voie et aux clôtures, embranchement de Windsor.	8,529 28	
Traverses, embranchement de Windsor	1,074 57	
Pour enlever la glace et la neige, embranchement de Windsor	959 85	
		10,563 70
		<hr/>
		247,081 50

THOS. FOOT,

Comptable.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(RELEVÉ 4).—DÉPENSES DES STATIONS.

	\$ cts.
Salaires des chefs de stations, agents, commis, opérateurs du télégraphe, préposés aux bagages, chefs de dépôts, gardiens et porteurs.	47,339 73
Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses incidentes	18,384 87
	<hr/>
	65,724 60

THOS. FOOT,

Comptable.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(RELEVÉ 5).—FRAIS GÉNÉRAUX.

	\$	cts.
Salaires du surintendant général, dépenses, commis, frais de bureaux et de voyage.....	8,930	01
Salaires des surintendants de division, chefs de trains, leurs frais de bureau et de voyage.....	5,148	16
Salaires de l'agent général du fret, commis, frais de bureau et de voyage.....	2,717	45
Salaires du comptable, commis, frais de bureau et de voyage.....	2,223	17
Salaires de l'auditeur, commis, frais de bureau et de voyage.....	3,610	85
Salaires du payeur, du caissier, commis, frais de bureau et de voyage.....	4,154	10
Annonces.....	8,583	60
Domages pour accidents divers.....	6,932	57
Passeur de Picton.....	4,168	14
Télégraphie.....	3,002	01
Assurance contre les accidents.....	1,320	32
Divers.....	961	66
Incendie à Shédiac.....	9,535	30
	61,837	34

THOS. FOOT,

Comptable.

(A 4).—ETAT MENSUEL DES RECETTES.

Du 11 novembre 1872 au 30 juin 1873.

MOIS.	Voyageurs.		Fret.		Malles et divers.		Total.
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
1872 Novembre.....	18,202	85	26,114	75	1,781	59	46,099 19
“ Décembre.....	19,463	90	26,111	30	2,582	48	48,157 68
1873 Janvier.....	17,579	47	30,707	41	2,662	14	50,949 02
“ Février.....	12,407	71	27,510	10	2,489	54	42,407 35
“ Mars.....	14,732	42	27,853	61	2,631	44	45,217 47
“ Avril.....	20,798	09	34,077	90	2,151	94	57,027 93
“ Mai.....	26,867	94	42,535	88	2,676	27	72,080 09
“ Juin.....	28,647	71	40,434	34	2,885	52	71,967 57
Totaux.....	158,700	09	255,345	29	19,860	92	433,906 30

THOS. FOOT,

Comptable.

(A 5.) ETAT 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.
Novembre.....	11,964	12,546	24,510	657,885	570	796	1,366	187,853	12,584	13,942	5,76	845,238
Décembre.....	13,816	14,336	28,152	907,312	435	497	932	151,183	14,251	14,833	29,0	1,068,495
Janvier.....	11,111	11,469	22,600	727,848	459	289	748	134,037	11,570	11,788	23,348	861,885
Février.....	10,080	10,331	20,411	624,191	194	240	434	79,540	10,274	10,571	20,845	703,731
Mars.....	10,917	11,019	21,936	691,839	275	217	492	89,924	11,192	11,236	22,428	781,763
Avril.....	17,283	17,734	35,017	991,911	408	413	821	137,970	17,691	18,147	35,838	1,129,881
Mai.....	21,813	21,677	43,490	1,218,434	871	1,378	2,249	310,072	22,684	23,055	45,739	1,523,506
Juin.....	23,783	22,401	46,184	1,256,578	1,114	1,353	2,467	389,163	24,897	23,754	48,651	1,645,741
Totaux.....	120,767	121,553	242,300	7,075,498	4,326	5,183	9,0	1,479,742	125,093	126,716	251,809	8,555,240

Moncton, le 30 juin 1873.

F. J. WALLACE,
Auditeur.

(A. 6.) ÉTAT DU FRET.

Mois.	PARCOURS LOCAL.				PARCOURS LOCAL.				PARCOURS LOCAL ET COMPLET.			
	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.	Est.	Ouest.	Total.	Milles parcourus.
Novembre	5,800	12,284	18,084	630,585	801	1,518	2,319	242,147	6,601	13,802	20,403	872,232
Décembre.....	5,650	10,685	16,335	641,333	425	978	1,403	159,787	6,075	11,663	17,738	801,120
Janvier.....	9,708	8,721	18,429	1,134,725	242	577	819	94,017	9,950	9,298	19,248	1,228,742
Février.....	8,735	9,347	18,082	1,107,537	180	377	527	71,053	8,885	9,724	18,609	1,178,590
Mars.....	8,367	9,132	17,499	1,050,864	319	428	747	96,531	8,686	9,560	24,263	1,147,395
Avril.....	11,444	12,122	23,566	1,162,524	288	409	697	92,052	11,732	12,531	24,263	1,254,576
Mai.....	11,548	14,072	25,620	1,049,690	1,812	2,233	4,045	391,084	13,360	16,305	29,665	1,440,774
Juin.....	11,022	16,786	27,808	893,764	1,191	1,718	2,909	288,750	12,213	18,504	30,717	1,182,514
Totaux.....	72,274	93,149	165,423	7,671,022	5,228	8,238	13,466	1,435,421	77,502	101,387	178,889	9,106,443

Moncton, le 30 juin 1873.

J. J. WALLACE,
Aucteur.

(A. 7).—ETAT indiquant les opérations et les dépenses des différentes stations.

STATIONS.	Nombre de Voyageurs, 1873.			Tonneaux et Fret, 1873.			Dépenses aux Stations, 1873.	
	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Arrivée.	Départ.	Par cent.	Montant.	Par cent.
							\$ cts.	
Halifax	26,004	23,587	9.85	30,657	10,508	11.51	12,454 46	18.95
Bedford	3,396	3,417	1.35	545	109	.18	378 59	.57
Jonction de Windsor	2,093	1,466	.71	5,224	561	1.62	598 29	.91
Enfield	1,278	1,369	.52	622	250	.24	329 43	.50
Elmsdale	2,451	2,452	.97	594	802	.39	393 91	.59
Milford	688	312	.20	55	154	.06	408 36	.62
Shubenacadie	5,996	5,195	2.22	2,692	1,790	1.25	825 33	1.25
Stewiacke	1,497	1,541	.60	1,717	759	.69	503 81	.76
Brookfield	2,476	2,573	1.00	867	1,644	.70	608 53	.92
Truro	16,668	12,261	5.74	13,583	3,969	4.90	4,793 27	7.29
Riversdale	929	770	.44	179	985	.33	372 14	.56
West River	1,204	1,021	.44	238	830	.30	360 59	.54
Glengary	1,352	1,145	.49	122	321	.12	366 08	.55
Hopewell	2,155	2,412	.91	554	616	.33	443 12	.67
Stellarton	3,799	3,668	1.48	2,530	47,847	14.08	1,203 34	1.88
New Glasgow	7,055	7,003	2.79	6,476	1,173	2.14	958 71	1.45
Pictou Landing	3,121	2,959	1.21	27,714	3,307	8.67	2,974 34	4.52
Pictou	7,339	6,289	2.71	1,731	584	.65	1,032 91	1.57
De Bert	965	839	.36	446	370	.23	819 02	1.24
Londonderry	2,186	1,556	.74	5,606	800	1.80	973 59	1.48
Wentworth	1,198	1,156	.47	314	102	.11	817 11	1.24
Thomson	972	830	.36	345	107	.13	768 05	1.16
River Philip	1,401	733	.42	444	237	.19	866 29	1.31
Athol	1,486	1,182	.53	456	201	.18	892 52	1.36
Maccan	1,212	961	.43	853	149	.29	828 09	1.41
Amherst	6,899	5,418	2.45	1,904	1,144	.85	1,232 17	1.87
Au Lac	1,289	1,176	.49	360	267	.17	387 55	.59
Sackville	3,083	2,988	1.19	810	888	.47	517 27	.78
Dorchester	3,757	3,420	1.43	773	193	.27	526 41	.80
Memramcook	1,789	1,696	.69	930	1,276	.62	533 84	.81
Painsec	901	1,227	.42	32	375	.11	622 37	.94
Shediac	5,210	4,619	1.96	2,334	4,749	1.98	1,421 04	2.16
Pointe-du-Chêne	1,564	1,438	.60	3,768	7,153	3.05	3,072 91	4.67
Moncton	9,630	7,972	3.50	9,506	1,602	3.10	2,551 13	3.88
Salisbury	3,611	3,455	1.40	2,647	7,965	2.97	736 43	1.12
Petitcodiac	4,070	3,603	1.52	1,317	7,473	2.46	1,023 68	1.56
Anagance	1,638	1,584	.64	860	1,302	.60	498 38	.76
Penobsqui	2,601	2,393	1.00	815	495	.37	567 96	.86
Sussex	8,262	8,206	3.27	3,810	2,596	1.79	1,535 72	2.34
Apohaqui	3,775	3,634	1.47	1,253	949	.62	621 86	.94
Norton	4,022	4,109	1.62	770	2,209	.83	518 75	.79
Hampton	7,455	7,868	3.04	1,320	1,471	.78	899 67	1.37
Rothessy	9,528	9,566	3.80	1,268	90	.38	611 32	.93
Saint-Jean	45,406	45,109	17.97	33,912	15,399	13.78	12,482 81	18.99
Flag Stations	28,408	45,631	14.70	5,926	43,118	13.71	255 35	.54
Embranch. de Windsor							1 70	
Beaver Bank							13 30	.02
Mount Uniacke							1 70	
Ellershouse							1 70	
Newport							19 70	.03
Windsor								
Totaux	251,809	251,809	100.00	178,889	178,889	100.00	65,724 60	100.00

Moncton, le 30 Juin, 1873.

J. J. WALLACE,

Auditeur.

(A. 8).—INVENTAIRE du matériel disponible au 30 Juin 1873.

<i>Matériel du chemin :</i>			
Liasses.....		158,623 54	
Coussinets.....		1,141 49	
Traverses.....		21,242 71	
Joints.....		4,398 96	
Inventaire du matériel disponible aux magasins de Moncton, Halifax et Saint-Jean.....		100,250 40	185,406 70
Atelier des machines et de réparations.....		6,985 28	
Bureau des billets et de la papeterie.....		11,706 79	118,942 47
878,990 pieds cubes de bois.....		31,141 73	
42,444 boisseaux de charbon.....		63,366 60	37,508 33
<i>Inventaire du matériel disponible aux différentes stations :</i>			
Bureau des billets, Halifax.....		147 22	
Magasin de la station de Richmond.....		424 01	
do de Bedford.....		70 40	
do de Windsor.....		53 72	
do d'Enfield.....		83 56	
do d'Elmsdale.....		37 11	
do de Milford.....		88 52	
do de Shubenacadie.....		84 83	
do de Stewiacke.....		39 35	
do de Brookfield.....		80 93	
do de Truro.....		1,880 46	
do de Riversdale.....		65 53	
do de West River.....		68 86	
do de Glenarry.....		51 42	
do de Hopewell.....		41 69	
do de Stellarton.....		93 13	
do de New Glasgow.....		94 39	
do de Pictou Landing.....		1,373 09	
do de Pictou.....		63 68	
do de DeBert.....		109 87	
do de Londonderry.....		41 55	
do de Wentworth.....		98 32	
do de Thomson.....		118 94	
do de la Rivière Philippe.....		62 24	
do d'Athol.....		119 01	
do de Maccan.....		99 66	
do d'Amherst.....		166 84	
do de Aulac.....		105 83	
do de Sackville.....		127 09	
do de Dorchester.....		120 76	
do de Memramcook.....		115 03	
do de Painsec.....		110 79	
do de Shédiac.....		102 35	
do de la Pointe-du-Chêne.....		318 24	
do de Moncton.....		207 71	
do de Petitcodiac.....		138 84	
do de Salisbury.....		106 97	
do d'Anagance.....		92 27	
do de Penobsquis.....		122 81	
do de Sussex.....		96 61	
do d'Apohaqui.....		103 83	
do de Norton.....		128 66	
do d'Hampton.....		99 87	
do de Rothesay.....		89 30	
do de Saint-Jean.....		522 94	
			8,377 75
			350,235 75

W. SADLER,

Garde-magasin général.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. (A. 9). COMPTE SOMMAIRE DU CAPITAL pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

AV.

1872. Juin 30	Ch. de fer, N.-E., du 30 juin au 9 novembre 1872.	Ch. de fer de l'E. et de l'A. du N., du 30 juin au 9 nov. 1872.	Ch. de fer, C. I., du 11 nov. 1872 au 30 juin 1873.	Total.	—	—	Ch. de fer, N.-E., du 30 juin au 9 nov. 1872.	Ch. de fer de l'E. et de l'A. du N., du 30 juin au 9 nov. 1872.	Ch. de fer, C. I., du 11 nov. 1872 au 30 juin 1873.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	1872. Juin 30th.	Compte fédéral. ...	\$ s.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Frais de const. et d'é- quipement jusqu'à cette date.....	6,976,268 03	4,761,725 44	11,737,993 47	11,737,993 47		Compte fédéral. ...	6,976,268 03	4,761,725 44	11,737,993 47	11,737,993 47
Dépenses, classifiées comme suit :—						Compte fédéral.	47,980 74	45,867 89	280,418 03	374,266 66
Travaux d'ingénieurs.....	509 20	.....	307 65	816 85						
Voie permanent.....	4,560 57	21,901 46	17,561 15	44,023 18						
Matériel roulant.....	33,926 10	15,840 00	140,151 61	189,917 71						
Service des stations et de l'eau.....	5,770 33	.....	45,182 11	50,952 44						
Service du quai et du passer.....	3,214 54	2,068 08	2,316 66	7,599 28						
Bâtimens.....	.....	3,073 67	.....	3,073 67						
Cloûtures.....	.....	.....	.....	.....		
Divers.....	.....	2,984 68	.....	2,984 68						
Chaussée et construc.	.....	.....	74,898 85	74,898 85						
	7,024,248 77	4,807,593 33	280,418 03	12,112,260 13			7,024,248 77	4,807,599 33	280,418 03	12,112,260 13

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(A 10). COMPTE SOMMAIRE DU CAPITAL, pour l'année expirée le 30 juin 1873.

A.V.

Dépenses.	Ch. de fer, N.-E., du 30 juin au 9 nov. 1872.		Ch. de fer, P.E. et de l'A. C. I., du 11 nov. 1872 au 30 juin 1873.		Ch. de fer de l'E. et de l'A. C. I., du 30 juin au 9 nov. 1872.		Ch. de fer, N.-E., du 30 juin au 9 nov. 1872.		Ch. de fer de l'E. et de l'A. C. I., du 30 juin au 9 nov. 1872.		Total.			
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
Locomotives (Relevé 1).	33,667	55	38,716	23	195,372	14	51,697	91	65,122	48	158,700	09	275,520	48
Chars (do 2).	32,363	54	23,564	58	134,272	91	76,131	56	64,572	56	255,345	29	396,049	41
Entretien de la voie et des constructions (Relevé 3).	92,928	38	40,098	27	247,081	50	5,131	60	6,895	85	19,860	92	31,888	37
Dép. aux stations (do 4).	14,441	52	15,160	89	65,724	60	132,961	07	136,590	89	483,906	30	703,458	26
Frais g'n'raux (do 5).	6,291	97	8,605	65	61,837	34	48,497	42	.....	.....	270,382	19	318,879	61
Bateau passeur (Relevé 6).	1,765	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Balances.....	181,458	49	126,145	62	704,288	49	181,458	49	136,590	89	704,288	49	1,022,337	87
Total.....	.....	.....	10,445	27	.....	.....	10,445	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Balances.....	181,458	49	136,590	89	704,288	49	181,458	49	136,590	89	704,288	49	1,022,337	87

DT

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ 2. — DÉPENSES POUR LES CHARS.

DÉTAIL.	Ch. de fer de la Nouvelle-Ecosse, du 30 Juin au 9 Novem. 1872.	Chemin de fer de l'E. et A. N. du 30 Juin au 9 Novem. 1872.	Chemin de fer Intercolonial du 11 Nov. 1872 au 30 Juin 1873.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Réparations aux chars à voyageurs.....	.....	.....	23,372 58	23,372 58
Réparations aux chars-poste, express et à bagages.....	.....	.....	6,882 89	6,882 89
Réparations aux chars à voyageurs, chars-poste et à bagages.....	4,489 54	12,277 52	46,722 00	4,489 54
Réparations aux chars à marchandises.....	18,735 07	.....	.....	77,734 59
Salaires des conducteurs, chefs de trains, préparés aux bagages et garde-frein.....	6,616 47	6,178 28	30,559 23	43,353 98
Huile et tampons.....	578 78	1,067 86	3,869 47	5,516 11
Petits poêles et combustible.....	519 71	205 88	13,749 02	14,474 61
Réparations aux ateliers, réparations et renouvellement d'outils.....	804 45	2,684 14	.....	3,488 59
Divers.....	619 52	1,180 90	4,117 72	5,918 14
	32,363 54	23,564 58	134,272 91	190,201 03

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(RELEVÉ 3).—ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS.

DÉTAIL.	Chemin de fer de la N.-Ecosse, du 30 juin au 9 novembre, 1872.	Chemin de fer E. & N. A. du 30 juin au 9 nov., 1872.	Chemin de fer Intercolonial du 11 nov., 1872, au 30 juin 1873.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Traitements de l'ingénieur et de son commis, frais de bureau et de voyage.....			3,502 67	3,502 67
Salaires des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores.....c.	28,704 09	16,750 00	92,691 97	138,146 06
Lisses, coussinets et fiches.....	47,582 20	6,462 35	32,939 84	80,522 04
Traverses.....	4,150 30		17,091 07	27,703 72
Bois pour la réparation des ponts, clôtures à bétail, traverses et clôtures ordinaires.....	10,167 88	295 96	1F,052 57	25,516 41
Réparations aux quais.....	730 10	147 46	4,264 88	5,142 44
Réparations aux bâtiments.....			29,556 23	29,556 23
Réparations et renouvellement de chars à bras, outils, etc.....	1,067 73	682 84	14,093 25	1,750 57
Réparations aux chasse-neige et talons.....		322 80		14,426 05
Réparations au pont de Sackville.....		11,622 91		11,622 91
Pour débayer la neige et la glace.....			36,355 53	36,355 53
Divers.....	526 08	3,803 95	1,533 49	5,863 52
	92,928 38	40,098 27	247,081 50	380,108 15

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(RELEVÉ 4.)—DÉPENSES AUX STATIONS.

DÉTAILS.	Chemin de fer de la N.-Ecosse, du 30 juin au 9 nov. 1872.	Chemin de fer E. et N. A. du 30 juin au 9 nov. 1872.	Chemin de fer Intercolonial du 11 nov. 1872, au 30 juin 1873.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Salaires et gages des chefs de stations, agents, commis, opérateurs du télégraphe, préposé aux bagages dans les stations, chefs de dépôts, gardiens et porteurs	8,409 90	9,370 18	47,339 73	65,119 81
Réparations aux bâtiments	3,987 39	3,829 42	.....	7,816 81
Combustible, huile, papeterie, billets et autres dépenses incidentes	2,044 23	1,961 29	18,384 87	22,390 39
	14,441 52	15,160 89	65,724 60	95,327 01

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL
(RELEVÉ 5.)—FRAIS GÉNÉRAUX.

DÉTAIL.	Chemin de fer de la Nouv.-Éc. du 30 Juin au 9 Nov., 1872.	Chemin de fer de l'E. et de l'A. N. du 30 Juin au 9th Nov., 1872.	Chemin de fer Intercolonial du 11 Nov., '72, au 30 Juin, 1873.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Traitements des employés généraux, comptable et commis.....	2,757 08	3,031 07	8,930 01	5,708 15
Salaire du surintendant général, commis, frais de bureau et de voyages.....				8,930 01
Salaire des surintendant de division et expéditeurs de trains, frais de bureau et de voyage.....			5,148 16	5,148 16
Salaire de l'agent général du fret, frais de bureau et de voyage.....			2,717 45	2,717 45
Salaire du comptable et de son commis, frais de bureau et de voyage.....			2,223 17	2,223 17
Salaire de l'auditeur, de son commis, frais de bureau et de voyage.....			3,610 85	3,610 85
Salaire du payeur et commis, frais de bureau et de voyage.....	786 75	190 58	4,154 10	4,154 10
Impression et papeteries.....				977 33
Annonces.....	771 55	1,997 86	8,583 60	11,353 01
Domages (hommes, animaux et marchandises), accidents à l'outillage.....	804 51	1,483 98	6,982 57	9,271 06
Bateau passager de Picton.....			4,168 14	4,168 14
Télégraphe.....	736 18		3,002 01	3,728 19
Assurance contre les accidents.....			1,820 32	1,820 32
Divers.....	465 90	1,902 16	961 66	3,329 72
Incendie à Sédiaoc.....			9,535 30	9,535 30
	62,91 97	8,605 65	61,837 34	76,751 96

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(RELEVÉ 6.)—BATEAU PASSEUR DE PICTOU.

DÉTAIL.	Chemin de fer de la Nouv.-Éc. du 30 Juin au 9 Novembre, 1872.		Chemin de fer de l'É. et de l'A. N. du 30 Juin au 9 Novembre, 1872.		Chemin de fer Intercolonial du 11 Novembre, 1872, au 30 Juin, 1873.		Total.
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Salaires du capitaine, du mécanicien, du chauffeur et des matelots.....	943	77	943	77	943	77	943 77
Combustible.....	321	20					21 20
Huile, suif et tampons.....	263	01					263 01
Réparations aux machines et à la quille.....	151	65					151 65
Réparations et renouvellement d'outils, lampes, etc.....	59	14					59 14
Divers.....	26	76					26 76
	1,7	53					1,765 53

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
Moncton, N. B., le 15 juillet 1873,

A. M. LEWIS CARVELL,
Gérant général

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant concernant l'entretien de la voie sur le chemin de fer Intercolonial, pour cette période de l'année fiscale commencée le 9 novembre 1872 et expirée le 30 juin 1873.

La ligne comprend trois divisions : Est, Centrale et Ouest. La division Est s'étend de Halifax à Picton et comprend l'embranchement Ouest, parcours total de 145 milles.

La division Centrale se trouve entre Truro et la jonction de Painsec, parcours de 118 milles sur la ligne principale ; et la division Ouest comprend la partie de la ligne principale entre la jonction de Painsec et Saint-Jean, 97 milles ; plus l'embranchement de Shédiac, soit 108 milles, ou un parcours total de 371 milles.

Ces trois divisions sont sous le contrôle des préposés à la voie dont les noms suivent :— Division Est, Wm. Faulkner, résidant à Truro ; division Centrale, John S. Trites, résidant à Moncton ; division Ouest, Gavin Rainnie, résidant à St. Jean.

Les préposés à la voie ont des aides ou contre-maîtres de districts : il y en a trois pour la division Est et un sur chacune des divisions Centrale et Ouest.

Toute la ligne est partagée en sections dont la longueur moyenne est de 5 $\frac{1}{2}$ milles. Les sections sont sous le contrôle d'un contre-maître qui dirige les cantonniers. Ces contre-maîtres sont directement responsables au préposé à la voie qui, lui-même, est sous le contrôle immédiat de l'ingénieur.

Deux aides, MM. H. A. Gray et P. W. St. George, ont été nommés dans le bureau de l'ingénieur et ont été constamment occupés à dresser des plans et prendre des mesurages pour les divers travaux.

Voici un aperçu des travaux entrepris :—

Renouvelé 17,279 pieds de la voie, dont 14,485 pieds en lisses d'acier et 2,794 en lisses de fer pesant 56 lbs. par yard linéaire, et reliées ensemble par des éclisses et des boulons.

82,025 traverses usées ont été enlevées et on y a substitué des neuves.

À Halifax on a construit trois quais en charpente avec plans inclinés, et deux voies à lisses sur le quai du chemin de fer pour charger le charbon des chars sur les navires.

La construction d'un nouveau quai à Halifax qui aura 750 sur 114 pieds, a été donnée à contrat, et déjà les caissons et autres préparatifs sont très avancés.

Le toit du hangar aux locomotives à Halifax (détruit par le feu au mois de janvier 1872), a été reconstruit et tout le bâtiment réparé.

De nouveaux évitements ont été posés à Three Mile House (près d'Halifax), la jonction de Windsor, l'île Gilbert et St. Jean, et l'on fait des préparatifs pour en poser à Westcock et à Torryburn.

À la station de la Vallée, on a construit une maison en bois pour voyageurs et marchandises, et posé un évitement.

À Riversdale, on a fait des améliorations dans le service de l'eau et celui des évitements.

À Hopewell, on a établi un nouvel évitement et une plate-forme pour les marchandises.

Un hangar aux locomotives construit en bois, une plate-forme tournante, un réservoir et de nouveaux évitements, telles sont les améliorations qui ont été faites à Stellarton pour répondre aux besoins du commerce de charbon.

On a réparé la charpente et la maçonnerie de plusieurs petits ponts et ponceaux.

La construction de l'embranchement et du quai, à l'île Dorchester, est assez avancée, ainsi que celle de la ligne qui reliera la station de Londonderry aux mines de fer de l'Acadie.

On a refait le caisson (aboideau) de Gowan, environ à mi-chemin entre Dorchester et Memramcook.

Un hangar à trois compartiments, pour les locomotives, et un hangar pour les chars ainsi qu'un autre pour le charbon, ces deux derniers en bois, ont été construits à la Pointe-des-Chêues.

Des hangars au charbon ont aussi été construits à Petitoodiac, Sussex et St. Jean.

On a eu soin d'assécher convenablement les tranchées où ce travail était nécessaire, et on a obtenu de fort bons résultats.

5,004 yards cubes de gravier d'excellente qualité ont été extraits du puits voisin de Truro et transportés sur la division Est au sud de cette station.

On en a aussi extrait une certaine quantité sur les bords du bassin de Bedford, pour la section de chemin située entre Bedford et Halifax.

Dans les montagnes de Cobequid, on a dû faire face à des difficultés sérieuses provenant de ce que la neige, poussée par des vents violents, s'accumulait dans les tranchées et empêchait le passage des trains. Dans des tranchées de deux milles et demi de long, il a fallu déblayer des masses de neige variant de dix à trente-cinq pieds en profondeur : on voit quel travail ! et un coup de vent est venu plus d'une fois rendre ce travail inutile ; il fallait immédiatement recommencer.

Dans les tranchées les plus profondes, les chasse-neige les plus perfectionnés ne servaient à rien ; en ces endroits, on a dû faire enlever à la pelle une partie de la neige afin de pouvoir employer ensuite les locomotives pour forcer le passage.

Aux mois de février et de mars, il y a eu parfois des retards entre Dorchester et Amherst, Shédiac et la jonction de Painsec, ainsi qu'à la tranchée de Reed, près Moncton ; mais on espère que les clôtures et hangars établis aux points les plus exposés, ainsi que l'augmentation de la force motrice feront disparaître les difficultés qu'on a éprouvées l'hiver dernier, et que les communications ne seront que peu ou point interrompues durant la prochaine saison.

Je suis heureux d'avoir à dire qu'aucun accident n'a eu lieu dans le déblaiement de la voie ; j'ajouterai que les préposés à la voie et leurs aides ont toujours fait preuve d'activité, d'énergie et de patience dans les circonstances difficiles que je viens d'énumérer.

On met rapidement la voie en bon état sur toute sa longueur. Lorsque les lisses, les traverses et le ballast déjà achetés et autres matériaux que l'on se propose de demander, pour l'année qui expirera au 30 juin 1875, seront posés, la voie sera en parfait état.

J'ai l'honneur, etc.,

ALEX. MACNAB,

Ingenieur.

RAPPORT

Sur les constructions au dépôt, hangar à marchandises, etc., de Mill Pond, Saint-Jean, N. B.

Le 5 octobre 1871, MM. Clarke et Stackhouse obtinrent le contrat pour ces constructions qui ont été terminées au mois de décembre 1873.

L'objet de ces constructions était d'agrandir le dépôt des marchandises sur le chemin de fer Intercolonial, et, dans ce but, on a comblé $5\frac{1}{2}$ acres de "Mill Pond", lesquels, ajoutés à l'espace déjà disponible, donnent une superficie de $8\frac{1}{2}$ acres pour le dépôt des marchandises.

Dans le dépôt on a construit un hangar à marchandises de 295×120 pieds, dans lequel il y a trois voies à lisses et des plates-formes commodes, en sorte que l'on peut facilement et promptement faire entrer et sortir les marchandises.

Des plates-formes extérieures, longues de 300 pieds, ont été construites pour les marchandises lourdes et celles qui peuvent, sans inconvénient, être laissées en plein air. Des plates-formes et parcs à bestiaux, une plate-forme pour les sacs d'avoine et plusieurs évitements ont été construits et posés; et bien que, pendant une certaine période, il devra s'opérer un tassement produit par le fond vaseux de l'étang ("Mill Pond"), le trafic n'en souffrira aucunement.

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en charge.

Saint-Jean, N. B., le 14 juillet 1873.

RAPPORT

Sur l'état des constructions sur l'embranchement partant de la ligne principale du chemin de fer Intercolonial, près de l'île Gilbut, et aboutissant au quai de ballast dans la ville de Saint-Jean, N. B.

Cet embranchement a près de deux milles de long, et la construction en fut adjudgée à MM. Mahony et Robertson qui y travaillèrent ensemble jusqu'au mois de décembre 1872, époque à laquelle la société fut dissoute; au mois de février 1873, M. Mahony, l'associé survivant mourut, et les travaux ont été, en conséquence, suspendus jusqu'à la fin de l'année fiscale.

Ces constructions ont pour objet d'atteindre l'eau profonde dans le havre et de faciliter les communications avec un quai établi dans l'eau profonde. Elles consistent en un caisson continu de 4,600 pieds de long, 20 pieds de large et d'une hauteur moyenne d'environ 16 pieds; les autres constructions rentrent dans la catégorie ordinaire, savoir: tranchées dans le roc, remplissages, pose des lisses, etc.

Au 30 juin, les $\frac{2}{3}$ de l'ouvrage étaient achevés.

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en charge.

Saint-Jean, N. B., le 14 juillet 1873.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DIVISION DES MACHINES,
MONCTON, N. B., le 30 juillet 1873.

M. LEWIS CARVELL,

Surintendant-Général.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport des opérations de la division des machines pour la période comprise entre le 9 novembre 1872 et le 30 juin 1873.

Les opérations ont été fort entravées, dès le début, par l'incendie des ateliers de Shédiac dans la soirée du 10 novembre; cet incendie a retardé les travaux de réparation des locomotives sur les divisions ouest et centrale. A l'époque on se préparait à transporter les machines et outils à Moncton; sans cela les dégâts auraient été beaucoup plus considérables. Mais il a fallu réparer la machine fixe et plusieurs autres machines avant de pouvoir s'en servir. La locomotive "Prince of Wales" qui était en réparations, a subi des dégâts évalués à deux cent-cinquante piastres (\$250); et un char-plateforme a été complètement détruit.

Tous le mécanisme et tous les outils furent immédiatement transportés à Moncton où ils ont été mis en fonctionnement dans le moindre délai possible, considérant qu'il a fallu renouveler le moteur et que plusieurs outils manquaient. Autre inconvénient: il n'y avait pas, à Moncton, de logements pour les ouvriers et leurs familles et plusieurs ont dû continuer de résider à Shédiac pendant quelques semaines, et le trajet à faire pour se rendre à l'ouvrage le matin et en revenir le soir, leur a fait perdre beaucoup de temps. Notre petite machine fixe fonctionnait vers la mi-décembre; les cheminées temporaires étaient terminées vers la même époque et, dès lors, on a pu faire aux locomotives les réparations ordinaires. Mais le manque d'outils se faisait toujours sentir, et il était difficile de faire à temps des réparations complètes. Les locomotives et autre matériel roulant étaient en fort mauvais état.

L'hiver dernier a été extrêmement rigoureux, et tout le matériel en a souffert; il a fallu laisser de côté plusieurs locomotives pendant des semaines avant de pouvoir les réparer.

On a souffert du manque d'outils jusqu'à la fin de l'année; il en est résulté que les réparations ont coûté d'avantage et que le service a souffert des délais inévitables dans les réparations.

Les ateliers de Moncton n'étant pas munis de tout le mécanisme nécessaire, il a fallu envoyer aux ateliers de Richmond des locomotives des divisions Ouest et Centrale.

Les locomotives appartenant au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse ont été désignées par des numéros, à partir du No. 6, et celles du chemin de fer Européen et Nord-Américain par des noms et des numéros. On a décidé ensuite de n'employer que les numéros. Les locomotives du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse ont conservé leurs numéros; on a placé à la tête de la liste cinq des locomotives du chemin de fer Européen et Nord-Américain, et à la fin celles du chemin de fer Intercolonial, toutes les locomotives de même fabrique sont groupées ensemble sur la liste. (Voir l'état No. 2).

En numérotant de nouveau les chars, on a changé l'ancien système. Chaque catégorie commençait autrefois au No. 1; maintenant chaque catégorie a une série spéciale de numéros. On verra par l'état "M. O." que chaque char est désigné par son numéro, qui ne se répète pas sur un autre.

Annexés à ce rapport on trouvera les états suivants :—

M. 0. Etat des locomotives disponibles au 9 novembre, 1872.

M. 1. Etat indiquant le nombre de Locomotives et les diverses espèces de chars au 11 novembre 1872, et au 30 Juin 1873, respectivement.

M. 2. Etat donnant la description de chaque locomotive et le nombre de milles qu'elle a parcourus.

M. 3. Etat donnant l'ouvrage, dépenses, etc., pour chaque locomotive.

M. 4. Relevé des états relatifs aux locomotives.

M. 5. Etat du coût de la force motrice pour chaque mois.

M. 6. Etat comparatif des frais des locomotives à bois et à charbon respectivement.

M. 7. Etat du parcours total fait par les chars.

M. 8. Etat général des dépenses des ateliers.

On verra par l'état M. 1 qu'au 9 novembre il y avait cinquante locomotives condamnées, tandis qu'au 30 juin, il n'en restait que quarante-sept. Un char à express et bagages, six chars fermés et treize chars-plateformes ont été reconstruits et les frais portés au compte des réparations.

Les locomotives Nos 1 et 31, de l'état " M. 2 " ont été envoyées à Campbellton, au mois de juin, pour l'usage des commissaires. Depuis le 11 novembre, 15,931 milles ont été parcourus par les locomotives pour le service des commissaires,

Par l'état " M. 3 " on verra qu'on a porté au compte de réparation des locomotives : dix-huit bandes d'acier, soixante-huit roues à bandes d'acier, soixante-dix-huit roues pleines, vingt-un essieux de truck, treize injecteurs, deux jeux de tuyaux de cuivre, un jeu complet de roues de traction, essieux et tourillons ; enfin onze locomotives ont été peinturées. Les réparations aux locomotives Nos. 45, 46, 47 et 48 comprennent \$1,490.18 dépensées pour les mettre en état de service lorsqu'elles ont été reçues des commissaires et \$1,650.00 pour des roues neuves.

Les renseignements contenus dans l'état " M. 6 " ne sont pas d'une grande importance, parceque la période qui couvre cet état est trop courte, mais des renseignements de ce genre, pour deux ou trois ans, offriront de l'intérêt.

On a allongé les *moniteurs* de deux chars de première classe qui ont été réparés, peints, et vernis à neuf, etc. Deux autres chars ont été peints et vernis.

On a posé des sièges neufs dans un char de seconde classe ; la couverture en zinc d'un autre char a été renouvelée ; deux autres ont reçu de nouveaux trucks, et quatre autres ont été peints et vernis.

Deux chars-poste ont été réparés, peints et vernis, et la couverture renouvelée ; trois autres ont été peints et vernis et l'on a mis des cabinets d'aisance dans trois autres.

Les barres d'attelage n'étaient pas du même modèle sur les différentes lignes ; on a établi l'uniformité, ce qui a entraîné des dépenses considérables.

Le compte des réparations aux chars comprend cent cinquante-deux roues à bandages d'acier, six cent trente cinq roues en fonte pleine et quinze essieux.

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

H. A. WHITNEY,
Surintendant des Machines.

ÉTAT DES LOCOMOTIVES DISPONIBLES AU 9 NOVEMBRE 1872.

Locomotives reçues du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.....	24
Locomotives reçues du chemin de fer Européen et Nord Américain.....	14
Locomotives reçues des commissaires du chemin de fer Intercolonial.....	7
Nombre total des locomotives disponibles.....	42

ÉTAT DES CHARS DISPONIBLES AU 9 NOVEMBRE 1872.

Catégorie.	Désignation.	Numéroté depuis . en montant.	Quand reçu.						Total.		Grand Total.
			Che. de fer de la Nouvelle-Ecosse.		Ch. de fer Européen et Nord Américain.		Commissaires du ch. de fer Intercolonial.		De service.	Condamnés.	
			De service.	Condamnés.	De service.	Condamnés.	De service.	Condamnés.			
Chars de 1ère classe.....	A	1	17		13		2		32		32
" de 2ème classe.....	B	301	4	5					4	5	9
" " " et à fumer.	Bg	401	3		5				8		8
" " " et à bagages	Bh	501	4		3		2		9		9
" -poste et à fumer.....	G	601	3		3		3		9		9
" express et bagages.....	E	701	6		4				10		10
Fourgons des conducteurs.....	V	901			2				2		2
Chars fermés à marchandises..	C	1001	72	9	55	12	70		197	21	218
" à bestiaux.....	Ce	3001	21	8	14				35	8	43
" à foin.....	Cd	3501			6				6		6
" plateforme et chars à charbon à 8 roues.....	D	4001	168	14	144	2	135		447	16	463
" à charbon à 4 roues....	F	6001	212						212		212
Totaux.....	...		510	36	249	14	212		971	50	1021

ÉTAT GÉNÉRAL des Dépenses des ateliers. (No. 8.)

Nombre de milles parcourus par les trains	450,8
do do do locomotives.....	557,794
do do do chars.....	3,417,287
do do do chasse-neige... ..	6,099
Cout de la force motrice	\$ cts. 195,372 14
do des réparations aux chars	81,977 47
do l'huile et des tampons pour chars.....	3,515 04
do des réparations aux chars des voyageurs.....	28,372 58
do do do poste, expresse et bagages.....	6,882 89
do do do chars à marchandise.....	46,722 00
do force motrice, pour 100 milles parcourus par les trains.....	43 33
do do do do locomotives.....	35 03
do do do do chars	5 72
do des réparations aux chars, par 100 milles parcourus par les trains.....	18 18
do do do do locomotives.....	14 69
do do do do chars.....	2 40
do l'huile et tampons pour les chars, par 100 milles par. par les trains.. ..	0 78
do do do do locomotives.....	0 63
do do do do chars	0 10
do réparations aux chars par 100 milles parcourus.....	3 61
do do chars-poste, d'express et de bagages, par 100 milles parc.	2 17
do do do à marchandises par 100 milles parcourus.....	2 02

ETAT approximatif pour les 7 $\frac{2}{3}$ mois expirant le 30 juin 1873.

Revenu—						
Pourcentage des recettes provenant des passagers relativement aux recettes générales.....						\$ cts.
	do	du fret	do	do	do	36 57
	do	autres recettes	do	do	do	58 85
						4 58
Frais d'exploitation—						
Pourcentage du coût de la force motrice relativement aux frais généraux d'exploitation....						27 74
	do	dépense des chars	do	do	do	19 07
	do	entretien	do	do	do	35 08
	do	dépenses aux stations	do	do	do	9 33
	do	des frais généraux	do	do	do	8 78
Recettes par mille de chemin de fer.....						1,169 57
Dépenses do do						1,898 35
Locomotives et Chars—						
Moyenne en centins par mille, locomotives, force motrice.....						35 03
Frais des chars.....						24 07
Entretien de la voie et des constructions.....						44 30
Dépenses des stations.....						11 78
Frais généraux.....						11 08
Dépenses totales.....						126 26
Recettes totales.....						77 79
Voyageurs—						
Moyenne du parcours local.....						96 22
	“	“	total.....	“	“	3 78
	“	est	“	“	“	49 68
	“	ouest	“	“	“	50 32
Moyenne du nombre de milles parcourus par chacun.....						33 97
Recettes moyennes par passagers en centins.....						63 02
Recettes moyennes, par mille et par passagers, en centins.....						1 77
Fret—						
Pourcentage du parcours local.....						92 47
	“	“	total.....	“	“	7 64
	“	est..	“	“	“	43 33
	“	ouest	“	“	“	56 67
Distance moyenne parcourue.....						50 90
Recettes moyennes par tonne.....						1 42
Recette moyennes par tonne et par mille en centins.....						26 74

ETAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses espèces de chars au 11 novembre 1872, et au 30 Juin 1873, respectivement.

DETAILS.	DIVERSES CATEGORIES DE CHARS.											Total des chars.
	A	B	Bg	Bh	Hg	G	E	V	C	Cd	D		F
	Première Classe.	Seconde Classe.	Seconde classe et à fumer.	Seconde classe et bagage.	A fumer et bagage.	Poste et à fumer.	Express et bagage.	Rougons des conducteurs.	Chars à marchandise fermés.	Chars à foin.	Chars plateforme à huit roues, pour charbon.	A quatre roues, pour charbon.
Locomotives.												
Disponibles le 11 novembre, de service.	42	4	8	9	0	9	10	2	197	6	447	212
condamnés.		5							21		16	
Total au 11 novembre 1872.	42	9	8	9	0	9	10	2	218	6	463	212
Construites et portées au compte de construction.				1							5	
Acheté do	6							3			113	
Reçu des commissionnaires de l'Intercolonial.	*6	4							5			
Chars à foin changés en chars plateforme.										3		
Moins les chars plateforme changés en chars à foin											581	
											3	
Total, le 30 juin 1873.	54	36	9	9	1	9	10	5	223	9	578	212
Chars condamnés au 11 novembre 1872.		5									16	
Comdamnés depuis.	2						1		14		6	1
Moins les chars reconstruits												
Locomotives envoyées à Campbellton.	2						1		35		22	1
Chars non reconstruits au 30 juin 1873.		5							9		13	
Locomotives et chars de service, do	53	34	4	9	1	9	10	5	197	9	569	211
Total au 30 juin 1873	54	36	9	9	1	9	10	5	223	9	578	212

* Trois payées seulement après 1er juillet 1873.

ETAT DES LOCOMOTIVES. — (No 2.)

No.	Ancien numéro	Reques sur la ligne.	Constructeurs.	Dimension des cylindres.		No. et dimen- sion des roues du char- riot.			Capacité du résér- voir en gallons.	Observations.	Milles parcourus d'avril 1858 au 9 nov. 1872.	Milles parcour. au 11 nov 1872.	Total des milles parcourus.
				Diamètre.	Course.	Nombre.	Diamètre.	Locomotive.						Tender.
1	Ch. de f. E. et N.A.	Juin 1854	Boston ateliers de loc.	17	20	4	5	8	1,846	Intérieur compris	142,262	10,612	182,874
2	"	Juin 1854	do	17	20	4	5	8	1,846	do	96,430	2,173	98,603
3	"	Jan., 1858	do	14	22	4	5	8	1,689	Evitements.	153,130	3,987	157,117
4	"	Déc., 1857	do	11½	22	4	4	4	1,232	.....	163,938	6,923	163,561
5	"	Jan., 1858	do	14	20	4	4	4	1,689	.....	223,505	6,993	230,498
6	Ch. de f. N.E.	Déc., 1857	Neilson et Cie.	16	21	4	5	8	1,700	.....	163,636	9,880	173,516
7	"	Jan., 1858	do	16	21	4	5	8	1,700	.....	187,847	14,979	202,826
8	"	Juill., 1858	Cie de Portland	14	22	4	4	4	1,700	.....	262,738	20,971	283,709
9	"	Juill., 1858	do	16	22	4	4	4	1,950	.....	256,741	13,271	270,012
10	"	Oct., 1858	Neilson et Cie.	16	21	4	5	8	1,700	.....	179,743	12,818	192,561
11	"	Oct., 1858	do	16	21	4	5	8	1,700	.....	181,665	10,995	192,660
12	"	Déc., 1858	Cie de Portland	16	22	4	5	8	1,950	.....	213,149	11,797	224,946
13	"	Feb., 1859	do	14	22	4	4	4	1,700	.....	232,865	15,020	247,885
14	"	Nov., 1858	Neilson et Cie.	16	21	4	5	8	1,950	.....	239,371	18,684	258,055
15	"	Déc., 1858	do	16	21	4	5	8	1,700	.....	127,414	7,499	134,913
16	"	Nov., 1858	do	16	21	4	5	8	1,700	.....	129,722	14,123	143,845
17	"	Déc., 1858	Neilson et Cie.	16	21	4	5	8	1,700	.....	109,361	13,144	122,505
18	"	Jan., 1859	do	16	21	4	5	8	1,700	.....	100,127	18,014	118,141
19	"	Jan., 1859	do	16	21	4	5	8	1,700	.....	100,127	18,014	118,141
20	"	Oct., 1859	do	16	21	4	5	8	1,700	.....	160,491	11,762	172,253
21	"	Oct., 1859	do	16	21	4	5	8	1,700	.....	115,444	6,742	122,186
22	"	Déc., 1867	Cie Eng. Canadian	15	22	4	4	4	1,900	.....	62,631	11,384	74,015
23	"	Mai 1867	do	15	22	4	4	4	1,900	.....	110,830	7,449	118,279
24	"	Mai 1867	do	15	22	4	4	4	1,900	.....	114,162	16,460	130,622
25	"	Juin 1869	do	15	22	4	4	4	1,900	.....	89,154	9,604	98,758
26	"	Juin 1870	do	15	22	4	4	4	1,900	.....	92,589	11,270	103,859
27	"	Déc., 1872	Ateliers de Grant	18	24	6	4	4	1,950	Six roues.	55,779	12,503	68,282
28	"	Mars 1873	do Danforth	18	24	6	4	4	1,950	Six roues.	.....	15,423	15,423
29	Ch. f. N. A.	Mars 1873	do Grant	18	24	6	4	4	1,950	Six roues.	.....	2,193	6,362
30	"	Juin 1858	do Baldwin	14	22	4	0	4	1,100	Evitements.	183,618	1,365	184,983
31	"	Oct 1858	Fleming et Humbert	15	22	4	4	4	1,632	.....	198,702	8,007	206,709
32	"	Juin 1859	do	15	22	4	4	4	1,632	.....	248,060	13,198	261,258

ETAT DES LOCOMOTIVES.—(No. 2.)—Suite.

No.	Ancien numero	Regres. sur la ligne.	constructeurs.	Dimension du cylindre.		No. et dimen- sion des roues du char-riot.		Capacité du réservoir en galons.	Observations.	Milles parcourus		Total.
				Diamètre.	Course.	Nombre.	Diamètre.			Locomotives.	Tender.		1858, au 9 Nov. 1872.	Milles parcourus au 11 Nov., 1872.
33	C.F.E. N. A.	10 Août 1859	Flening et Humbert	15	22	4	5	1,861	.....	217,076	11,081	228,157
34	"	12 Juin. 1860	do	15	22	4	5	1,861	.....	238,182	2,707	240,889
35	"	13 Nov. 1860	do	15	22	4	5	1,861	.....	231,400	8,455	240,855
36	"	14 Juin. 1861	do	15	22	4	5	1,861	.....	228,986	9,174	238,160
37	"	15 Juin. 1868	do	16 ^{1/2}	24	4	5	1,861	.....	72,461	8,223	80,684
38	"	16 Août 1869	do	16 ^{1/2}	24	4	5	1,861	.....	72,118	17,923	90,041
39	"	18 Fév. 1871	Portland Cie	16	24	4	5	2,000	.....	24,870	10,366	35,236
40	"	17 Déc. 1870	do	14	22	4	5	1,400	.....	33,864	9,437	43,301
41	Ch. de I. C.	16 Déc. 1871	Dubs et Cie.	16	22	4	5	1,980	.....	24,368	16,445	40,813
42	"	17 Déc. 1871	do	16	22	4	5	1,980	.....	20,490	21,486	41,986
43	"	18 Déc. 1871	do	16	22	4	5	1,980	.....	19,491	12,861	32,352
44	"	19 Déc. 1871	do	16	22	4	5	1,980	.....	23,971	9,758	33,729
45	Aucun.	Jan. 1873	do	16	22	4	5	1,980	.....	.....	12,459	12,459
46	"	Jan. 1873	do	16	22	4	5	1,980	.....	.....	12,686	12,686
47	"	Jan. 1873	do	16	22	4	5	1,980	.....	.....	17,588	17,588
48	"	Fév. 1873	do	16	22	4	5	1,980	.....	.....	17,588	17,588
49	"	Sep. 1872	Wm. Montgomery.	16	22	4	5	1,980	.....	582	10,142	10,724
50	"	Fév. 1873	do	16	22	4	5	1,980	.....	.....	7,944	7,944
51	"	Mars 1873	do	16	22	4	5	1,980	.....	.....	3,260	3,260
52	"	Mai 1873	Portland Cie	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	4,334	4,334
53	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,910	3,910
54	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
55	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
56	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
57	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
58	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
59	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
60	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
61	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
62	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
63	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
64	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
65	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
66	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
67	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
68	"	Mai 1873	do	16	24	4	5 ^{1/2}	2,000	.....	.....	3,687	3,687
Totaux.....										5,802,994	573,725	6,376,719

RAPPORT sur chaque locomotive (M 3).

No. de Locomotive.	Milles parcourus depuis le 11 Nov. 1872, au 30 Juin 1873.	Nature du Service.*	Frais de parcours.		Etat actuel.	Coût de réparations.	A été reçues.							
			\$	cts			Roues à bandes d'acier.	Roues à bandes d'acier.	Roues en fonte-coquille.	Essieux de chariots.	Injecteurs.			
1	10,612	Evitement à Moncton.....	1,755	32 16 54		\$ cts.								
2	2,173	Evitement à Shédiac.....	345	37 15 89	In Shop..	607 03								
3	3,987	Voyageur sur la D. O.....	762	72 19 13	In Shop..	2,299 26	4	4						
4	9,623	Evitement à St. Jean.....	2,029	33 21 09	Fair.....	1,604 56		2						
5	6,993	Voyageur et Evitement.....	1,352	35 19 34	Bad.....	418 05								
6	7,829	Evitement à Richmond.....	1,741	44 22 24	Bad.....	142 19								
7	14,979	Voyageur sur la D.C.....	2,457	01 16 40	In Shop..	512 58								
8	20,971	Voyageur sur la D.E.....	3,054	93 14 57	Fair.....	877 63								
9	13,271	Fret sur la D.E.....	3,223	79 24 29	Bad.....	518 19						1		
10	11,944	Fret sur la D.O.....	2,583	32 21 63	Bad.....	1,066 30							1	
11	10,786	Train à charbon, D.E.....	2,396	27 22 22	Fair.....	700 02								
12	11,797	Fret, etc., sur la D.E.....	2,493	24 21 13	Bad.....	1,604 75	4	4						
13	15,020	Voyageur, etc., D.E.....	2,456	43 16 35	Bad.....	615 70						2	3	
14	18,684	Fret sur la D.E.....	3,615	37 19 35	Fair.....	1,805 13	4						3	
15	7,439	Fret et charbon sur la D.F.	1,617	64 21 57	Good.....	723 79								1
16	12,023	Ballast et charbon, D.E.....	2,342	03 19 48	Fair.....	4,153 70								
17	13,144	Fret, D.E., Ballast.....	2,718	13 20 68	Fair.....	646 05	1							
18	18,014	Fret sur la D.C., et D.E.	3,357	09 18 64	Fair.....	540 33								
19	9,841	Fret sur la D.C., etc.....	2,237	99 22 74	Fair.....	606 54		4						
20	5,607	Charbon et spec., D.C.....	1,443	20 28 82	In Shop..	1,023 77								
21	11,384	Evitement et Voyageur.....	1,961	15 17 23	Good.....	1,802 27								1
22	7,449	Voyageur sur la D.E.....	1,573	11 21 12	In Shop..	2,494 92		2		8				
23	16,640	Voyageur sur la D.E.....	2,466	30 14 93	Good.....	1,034 61								1
24	9,604	Voyageur et Evitement.....	1,645	23 17 13	Good.....	2,750 94	4							
25	11,270	Voyageur sur la D.E.....	1,960	19 17 39	In Shop..	3,282 93								
26	12,503	Charbon et Ballast.....	3,014	91 24 11	Fair.....	878 63								1
27	15,423	Charbon et fret, D.E.....	3,014	91 24 11	Fair.....	936 34				8				
28	5,352	Trains à Charbon, D.E.....	2,950	97 19 13	Good.....	649 84				4				
29	2,193	Evitement à St. Jean.....	1,195	15 22 33	Good.....	132 52								
30	449	Ballast, etc., D.O.....	371	69 16 95	Good.....	27 30								
31	8,007	Voyageur et Evitement.....	1,357	71 30 22	In Shop..	775 00								
32	13,198	Voyageur et fret.....	1,318	52 16 47		601 29								
33	11,081	Voyageur sur la D.O.....	2,279	20 17 27	In Shop..	1,560 55								
34	2,707	Voyageur sur la D.O.....	1,808	71 16 32	Fair.....	1,149 98								
35	8,455	Voyageur sur la D.O., etc.	347	84 12 85	Good.....	3,302 13								
36	8,130	Voyageur et Evitement.....	1,701	93 20 13	Good.....	2,295 57		4						
37	6,655	Ballast, D.C., etc.....	1,467	87 18 05	Fair.....	1,785 87								
38	17,923	Fret et Ballast.....	1,431	70 21 51	Fair.....	1,865 93								
39	9,566	Fret et Ballast.....	3,161	09 17 64	Bad.....	1,091 88		4						
40	8,045	Ballast et Evitement.....	2,297	43 24 02	Bad.....	1,385 54								
41	16,445	Fret et Ballast.....	1,383	17 17 19	Fair.....	223 04								
42	21,496	Fret sur la D.C.....	3,741	99 22 75	Good.....	1,210 49		8		4				
43	11,540	Ballast et Fret.....	3,939	79 18 33	Bad.....	1,028 64		4		10				
44	9,758	Fret sur la D.O.....	2,159	49 18 71	Good.....	1,612 66								1
45	12,459	Voyageur et Fret.....	2,190	22 22 45	In Shop..	1,478 04		2		2				
46	12,686	Voyageur et Fret.....	2,063	74 16 56	Good.....	1,593 75			12	2				1
47	17,598	Voyageur sur la D.E.....	2,540	14 20 02	Good.....	1,193 09		6		3				1
48	12,484	Voyageur et fret.....	2,426	75 13 79	Good.....	724 22				1				1
56	10,142	Fret et Voyageur, D.C.....	1,967	69 15 76	Good.....	1,461 20			12					1
57	7,944	Fret sur la D.E.....	1,813	81 17 88	Fair.....	1,050 27	1							
58	3,260	Fret sur la D.E.....	1,398	87 17 61	Good.....	868 46				10				
66	4,334	Voyageur sur la D.O.....	666	54 20 45	Good.....	127 77				6				
67	3,910	Voyageur sur la D.O.....	533	77 12 31	Good.....	175 36								
68	3,687	Voyageur sur la D.O.....	495	07 12 66	Good.....	59 46								
Totals..	557,794	Totals	104,903	90		63,142 26	18	68	78	21	13			

* D. O. est une abréviation pour Division, Ouest, D. C. pour Division Centrale, et D. E. pour Division Est.

RAPPORT de chaque locomotive (M 3).—*Suite.*

A. été peinturée.	OBSERVATIONS.	No. d'Engin.
	Les réparations comprennent les préparatifs pour l'envoyer à Campbellton.....	1
	En réparations générales qui seront terminées au mois de juillet.....	2
	Réparations générales, seront bientôt terminés ; petite locomotive.....	3
	A constamment fonctionné.....	4
	Mise de côté pour réparations ; petite locomotive.....	5
	A besoin de réparations complètes.....	6
	Réparations générales, n'est que depuis peu l'atelier.....	7
	Réparations ordinaires.....	8
	Pose d'un foyer à charbon ; mise de côté pour réparations.....	9
	A besoin de réparations générales ; sert actuellement pour les évitements à Richmond.....	10
	Réparations partielles.....	11
	Réparations ordinaires.....	12
	Réparations au réservoir.....	13
	Réparations ordinaires.....	14
Oui	Rép. gén. ; pose d'un jeu de tubes de cuivre ; chaudière éprouvée à une pression de 190 lbs.....	15
	Réparations ordinaires.....	16
	Réparations ordinaires.....	17
	Endommagée par le chasse-neige à la rivière de l'Ouest.....	18
	Réparations ordinaires.....	19
	En réparations à Richmond.....	20
Oui	Réparations générales ; pose d'un foyer à charbon.....	21
Oui	Collision avec la locomotive 25 ; réparations faites à Brookfield et portées sous ce chef.....	22
Oui	Pose de roues neuves, liens, essieux, etc., et d'un foyer à charbon.....	23
Oui	Réparations générales ; pose de tubes de cuivre ; chaudière éprouvée à une pression de 180 lbs.....	24
	Collision avec la locomotive 22 ; réparations faites à Brookfield et portées sous ce chef.....	25
	Réparations des dégâts occasionnés par les bourrasques de neige.....	26
	Locomotive neuve, reçue sur la ligne en décembre, 1872.....	27
	do do do mars, do.....	28
	do do do mai, do.....	29
	Dérailé le 24 décembre ; dégâts sérieux ; pose d'un foyer neuf.....	30
	Les réparations comprennent les préparatifs pour l'envoyer à Campbellton.....	31
	Réparations générales ; réparations au réservoir.....	32
	Réparations partielles.....	33
Oui	do complètes.....	34
Oui	do générales ; réparations au réservoir.....	35
Oui	do générales.....	36
Oui	do partielle, y compris une cheminée neuve.....	37
	do ordinaires.....	38
Oui	do considérables.....	39
	do légères.....	40
	do générales.....	41
	do ordinaires.....	42
Oui	do générales.....	43
	do générales.....	44
	do ordinaires ; reçue sur la ligne en janvier 1873.....	45
	do do do do do.....	46
	do do do do do.....	47
	do do do do février do.....	48
	Pose d'un cylindre et d'un piston ; reçue sur la ligne en sept., 1872.....	56
	Réparations partielles ; reçue sur la ligne en février 1873.....	57
	do ordinaires do do mars do.....	58
	do do do do mai do.....	66
	do do do do do do.....	67
	do do do do do do.....	68

RELEVÉ des états relatifs aux locomotives (No. 4.)

Mois.	Heures sous vapeur.	MILLES PARCOURUS PAR LES LOCOMOTIVES.		MILLES PARCOURUS.					CONSOMMATION.					MOYENNES DES PARCOURS.		CONSOMMATION PAR 100 MILLES PARCOURUS.				
		A charbon.	A bois.	Locomotives.	Chars.	Chasse-neige.	Charbon en minots.	Bois en pieds cubes.	Huile en pintes.	Suif en livres.	Tampons en livres.	Milles parcourus par heure sous vapeur.	Chars par mille de parcours.	Chasse-neige par mille de parcours.	Charbon en minots.	Bois en pieds cubes.	Huile en pintes.	Suif en livres.	Tampons en livres.	
Novembre.....	6,348	30,975	11,061	42,036	279,991	11	22,600	43,451	4,200	1,897	982	6.62	6.66	0.0003	72.96	392.83	9.99	4.51	2.26	
Décembre.....	10,269	44,929	14,857	59,786	302,067	1,076	41,442	76,029	5,979	2,936	1,155	5.82	5.08	0.0180	92.24	511.74	1000	4.91	1.83	
Janvier.....	11,277	54,680	18,173	72,853	382,413	876	48,537	79,393	4,466	3,829	1,530	6.46	5.28	0.0120	88.77	436.87	7.50	5.26	2.18	
Février.....	11,323	59,611	11,447	71,058	383,525	1,911	49,610	43,100	4,909	3,518	1,392	6.28	5.40	0.0269	83.22	376.52	6.91	4.95	1.96	
Mars.....	11,765	59,293	7,619	66,912	362,017	2,136	48,219	30,777	5,473	3,607	1,664	5.69	5.41	0.0319	81.31	403.95	8.18	5.39	2.40	
Avril.....	9,548	60,685	10,449	71,134	472,376	89	40,984	29,511	4,421	3,490	1,706	7.45	6.64	0.0013	67.49	282.43	6.22	4.91	2.40	
Mai.....	11,313	68,727	17,407	86,134	533,422	.....	41,767	48,333	5,429	3,771	1,962	7.61	6.19	.....	60.78	277.66	6.30	4.36	2.28
Jun.....	11,127	70,300	17,581	87,881	578,637	.....	42,436	62,625	5,401	3,776	2,018	7.90	6.58	.....	60.41	336.21	6.14	4.30	2.30
Totaux et moyenne annuelle.	82,970	449,200	108,694	557,794	3,294,448	6,099	336,597	413,219	412,78	26,824	12,439	6.72	5.91	0.0109	74.71	380.62	7.14	4.81	2.28	

Item "charbon" comprend tout combustible employé sur les locomotives à charbon et l'item "bois" tous le bois consommé sur les locomotives à bois.

ÉTAT COMPARATIF du cout de la force motrice du 11 Novembre 1872, au 30 Juin 1873.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.							Mois.							Coût par 100 milles de parcours des locomotives.							
	Salaires des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.	Combustible.	Huile suif et tampons.	Réparations aux locomotives, tenders et à l'outillage.	Eau, y compris la pompe et les réparations au réservoir.	Divers, y compris les frais de bureau.	Total.	Salaires des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.	Combustible.	Huile, suif, tampons et menus articles.	Réparations	Eau.	Divers.	Total.	Salaires des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.	Combustible.	Huile, suif, tampons et menus articles.	Réparations	Eau.	Divers.	Total.	
11 Novembre	42,036	1,773 50	4,789 85	901 64	2,607 89	313 57	33 11	10,419 06	4 22	11 39	2 14	6 20	0 75	0 08	21 87	4 22	11 39	2 14	6 20	0 75	0 08	21 87
Decembre.....	59,786	3,828 13	8,641 77	1,236 59	5,763 22	2,439 66	140 30	22,079 77	6 40	14 45	2 07	9 67	4 08	0 24	33 91	6 40	14 45	2 07	9 67	4 08	0 24	33 91
Janvier.....	72,853	4,149 31	9,668 76	1,495 28	7,158 87	2,305 46	991 37	25,779 55	5 69	13 27	2 05	9 84	3 17	1 36	35 38	5 69	13 27	2 05	9 84	3 17	1 36	35 38
Février.....	71,058	4,494 61	8,628 25	1,390 50	8,198 10	1,776 04	1,176 33	25,663 83	6 32	12 14	1 96	11 54	2 50	1 66	36 12	6 32	12 14	1 96	11 54	2 50	1 66	36 12
Mars.....	66,912	4,400 55	8,022 05	1,515 78	13,166 88	2,087 07	1,147 66	30,339 99	6 58	11 99	2 27	19 68	3 12	1 71	45 35	6 58	11 99	2 27	19 68	3 12	1 71	45 35
Avril.....	71,134	4,226 70	6,915 97	1,430 37	12,751 69	1,299 84	900 84	27,525 41	5 94	9 72	2 01	17 93	1 83	1 27	38 70	5 94	9 72	2 01	17 93	1 83	1 27	38 70
Mai.....	86,134	4,271 40	7,648 88	1,670 19	9,739 12	4,349 04	706 23	28,384 86	4 96	8 88	1 94	11 41	5 05	0 82	12 96	4 96	8 88	1 94	11 41	5 05	0 82	12 96
Juin.....	87,881	4,087 62	8,242 71	1,708 89	8,468 35	1,310 76	741 44	25,189 67	5 33	9 38	1 94	9 64	1 49	0 88	28 66	5 33	9 38	1 94	9 64	1 49	0 88	28 66
Totaux et moyenne. }	587,794	31,831 82	62,558 24	11,349 24	67,863 52	15,681 44	5,867 88	195,372 14	5 71	11 22	2 03	12 17	2 85	1 05	35 03	5 71	11 22	2 03	12 17	2 85	1 05	35 03

ÉTAT comparatif des frais des locomotives à charbon et à bois, du 11 novembre 1872 au 30 juin 1873. (M 6.)

ITEMS.	A charbon.	A bois.	Total.
Heures à la station	65,720	17,250	82,970
Milles parcourus	449,200	108,594	557,794
do par les chars	2,707,061	587,387	2,294,448
do par les chasse-neige.....	7,083	1,016	6,099
Consommation de charbon en minots.....	335,597		335,597
do bois en pieds cubes.....		413,219	413,219
do huile en pintes.....	35,142	6,136	41,278
do suif en livres.....	23,041	3,783	26,824
do tampons en livres.....	10,097	1,742	12,439
Milles parcourus par heure sous vapeur.....	6.84	6.30	6.72
Chars, par mille parcouru.....	6.02	5.41	5.91
Chasse-neige, par mille parcouru	0.0113	0.0094	0.0109
Minots de charbon par 100 milles parcourus	74.71		74.71
Pieds cubes en bois do do		380.52	380.52
Pintes d'huile do do	7.82	5.65	7.14
Livres de suif do do	5.13	3.48	4.81
Livres de tampons do do	2.38	1.61	2.23
Salaires des mécaniciens.....	\$25,238 31	\$ 6,593 51	\$31,831 82
Combustible.....	48,504 45	14,053 79	62,558 24
Huile, tampons, etc.....	9,722 60	1,626 64	11,349 24
Réparations	58,545 27	9,338 25	69,883 52
Coût total.....	142,010 63	31,612 19	173,622 82
Salaires des mécaniciens par 100 de parcours.....	\$ 5.62	\$ 6.07	\$ 5.71
Combustible do	10.80	12.94	11.22
Huile, tampons, etc., do	2.16	1.50	2.03
Réparations, do	13.03	8.60	12.17
Coût total.....	31.61	29.11	31.13

ÉTAT du parcours total fait par les chars (M 7).

ITEMS.	Première Classe.	Seconde Classe.	Express, Bagage et chais-poste.	Chars fermés, à foin, et à bétail.	Ch. pl. et ch à charbon à 8 roues	Chars à 4 roues 2 comptant pour un	Total.
Novembre, 1872.....	39,524	36,807	23,481	94,953	58,588	26,638	279,991
Décembre, ".....	43,169	44,202	33,737	98,792	75,750	16,417	302,067
Janvier, 1873.....	47,407	55,540	37,266	89,556	113,142	39,493	382,413
Février, ".....	39,160	54,360	34,213	78,010	140,456	36,426	383,525
Mars, ".....	41,418	47,725	34,179	89,346	104,045	45,303	362,017
Avril, ".....	44,961	60,709	42,211	123,901	147,663	52,931	472,376
Mai, ".....	54,549	61,186	49,620	157,106	189,968	20,993	633,422
Juin, ".....	60,618	54,637	58,258	150,779	223,504	30,783	578,637
Milles en novembre et décembre, 1872, aux service des commissaires.....	370,806	515,236	312,965	883,341	1,043,116	268,984	3,294,448
					123,839		122,839
Total du 11 Nov., 1872, au 30 Juin 1873.....	370,806	415,236	312,965	883,341	1,165,955	268,984	3,417,287
Milles avant le 11 Nov., 1872.....	2,935,164	2,900,487	1,818,099	8,373,398	7,322,010	1,044,063	24,393,414
Parcours total jusqu'à cette date.	3,306,164	3,315,722	2,131,064	9,256,739	8,487,965	1,313,047	27,820,701

ANNEXE 18.

RAPPORT DE M. THOMAS S. SCOTT, ARCHITECTE EN CHEF, SUR LES
CONSTRUCTIONS ET RÉPARATIONS EXÉCUTÉES DURANT
L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE AU 30 JUIN 1873.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 14 octobre 1873.

A M. F. BRAUN,
Secrétaire,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les observations générales suivantes sur les constructions nouvelles et les réparations faites aux édifices publics placés sous le contrôle de ce ministère, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1873.

PROVINCE D'ONTARIO.

ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

On se prépare à exécuter les instructions relatives à la ventilation, etc., de la Chambre des Communes. Après avoir bien étudié la question, je crois que si l'on exécute les instructions données, la ventilation de la Chambre sera aussi satisfaisante que possible, pour l'étendue de l'édifice et le grand nombre d'heures durant lesquelles il est occupé chaque jour.

La machine à vapeur et tout le mécanisme de ventilation, ainsi que l'appareil de chauffage ont subi des réparations complètes.

La lanterne de la tour centrale est achevée, sauf quelques détails secondaires.

Les travaux sont exécutés sous le contrôle immédiat du bureau des travaux publics.

BIBLIOTHÈQUE.

La bibliothèque sera couverte avant le commencement de l'hiver.

La maçonnerie et autres travaux entrepris par M.M. Farquhar et Cie, sont presque terminés.

La charpente, etc., du toit est faite à la journée ; c'est le mode le plus expéditif.

On a demandé des soumissions pour la couverture en métal et en ardoises, ainsi que pour le vitrage des fenêtres extérieures ou d'hiver.

M. John Bowes, architecte, dirige les travaux.

BLOC DE L'EST, ÉDIFICES DES MINISTÈRES.

On travaille à convertir en bureaux une partie du grenier qui s'étend depuis le haut de l'escalier conduisant aux bureaux du Gouverneur-Général jusqu'à la partie de l'édifice située au-dessus de la salle du conseil privé.

Ce travail nécessite une modification de la couverture, comme dans le bloc de l'ouest, la construction de fenêtres en lucarnes, dans la partie du toit couverte en ardoises, le renouvele-

ment du plancher, et les ouvrages nécessaires pour établir des bureaux. La fournaise devra être modifiée pour assurer le chauffage, et je crois qu'il suffira d'une chaudière de plus.

On a fait les réparations ordinaires. Les travaux sont exécutés sous le contrôle immédiat de ce ministère.

BLOC DE L'OUEST, ÉDIFICES DES MINISTÈRES.

On a réparé une nouvelle partie du toit et passé contrat pour la faire couvrir en fer galvanisé. Le système adopté l'an dernier a répondu à l'attente générale, c'est-à-dire qu'on réalise une économie dans le service et le combustible.

Je crois qu'il faudra des chaudières additionnelles pour chauffer l'étage supérieur converti en bureaux pour le recensement et en salles de modèles, ce qui n'était pas prévu lors de la construction de l'édifice. On a chauffé l'hiver dernier avec les chaudières déjà posées, mais il a fallu une très-grande quantité de combustible. On a exécuté les réparations ordinaires.

On s'est muni de tout un matériel de tuyaux de fer et autres, etc., pour les conduits à vapeur et à eau ; on réalisera ainsi une économie considérable, s'il fallait encore de nouvelles modifications ou réparations.

Les travaux sont exécutés sous le contrôle immédiat de ce ministère.

TERRAINS.

Les murs de la clôture qui longe la rue Wellington ont été commencés l'année dernière et seront terminés à la fin de la saison.

On a passé contrat pour la grille de fer qui devra être posée dans le courant du mois de novembre, au plus tard.

Le plan de M. Marshall Wood, pour l'arrangement du square, a été adopté.

BUREAU DE POSTE, DOUANE ET BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'édifice destiné à la poste est commencé ; il se trouve près des ponts du canal Rideau, à la jonction des rues Wellington et Sparks. L'emplacement se trouve à proximité du centre commercial de la ville et des édifices publics.

On a passé contrat pour la construction de l'édifice, à part des appareils de chauffage.

L'emplacement nécessite une certaine irrégularité dans l'architecture de l'édifice dont une façade devra être parallèle à la rue Sparks et l'autre à la rue Wellington.

L'étage principal forme une grande chambre, sauf deux angles où il y aura des coffres-forts dans cette salle il y aura néanmoins des colonnes de fonte qui soutiendront les longrines de fer forgé et les planchers de l'étage supérieur. On a cru devoir adopter ce plan pour donner plus d'espace et de lumière dans le bureau de poste.

Pour les fondations, l'on emploie la pierre de Gloucester, et le grès de Berea, Cleveland, (E.-U.) pour les assises supérieures. Le toit est en bois, recouvert de fer galvanisé et d'ardoises, avec un couronnement en fer, etc.

Style Italien autant que les exigences le permettent. La façade qui donne sur le canal a 99 pieds 3 pouces ; celle qui donne sur la rue Wellington, 73 pieds, et celle qui donne sur la rue Sparks, 72 pieds. La façade d'arrière a 116 pieds, 69 pouces. La maçonnerie s'élève à 49 pieds 2 pouces, et le sommet du toit est à 59 pieds de hauteur.

On a profité de l'inégalité de niveau pour établir des chambres sous la terrasse qui reliera les deux ponts ; cela donnera plus d'espace et une autre entrée au bureau de poste.

A l'intérieur tout sera uni, mais bien fait. Toutefois, dans la salle principale, il y aura des piliers et un plafond ornés de sculptures.

On emploiera le fer pour soutenir non-seulement les planchers, mais aussi les toits.

PREMIER ÉTAGE.—Cet étage est divisé en deux parties par un corridor large de neuf pieds, qui s'étend sur toute la longueur de l'édifice, d'un escalier à l'autre. La partie Est, à l'avant de l'édifice, est réservée pour la douane ; la grande salle, dont les dimensions sont de 53 x 32 pieds sur 26 pieds de hauteur, occupe l'espace de deux étages ; les bureaux des percepteurs se trouvent aux deux extrémités de cette salle.

L'arrière de l'édifice est occupé par les bureaux du revenu de l'intérieur ; on y a mis de larges coffres-forts construits en briques.

SECOND ÉTAGE.—On ne le terminera pas à présent, sauf les planchers, cloisons, etc. ; on achèvera aussi les escaliers qui y conduisent.

SOUBASSEMENT.—Il comprend des salles pour l'usage des trois divisions du service ; la salle du centre pour le service d'entrepôt ; elle comprend l'espace qui se trouve sous la terrasse, et, au dessous de cet espace, il y a une salle où l'on pourra déposer directement les marchandises venant par le canal.

Architecte, M. Walter Chesterton ; entrepreneurs, MM. Hatch frères.

RIDEAU HALL.

On a fait les réparations ordinaires et des modifications à l'intérieur. La salle de réception est prête ; les ouvriers travaillent actuellement à achever les décorations.

On a ajouté un étage à la maison occupée par le secrétaire militaire.

Tout l'édifice est éclairé au gaz, qui est amené de la ville.

Les travaux sont exécutés sous le contrôle immédiat de ce ministère.

LONDON.

DOUANE.

Cet édifice, aujourd'hui presque achevé, est situé au centre de la ville, sur la rue Richmond, avec une entrée sur la rue Nord-Est.

Style Italien.—trois étages,—tour avec horloge,—pierre de Cleveland, Ohio (E.-U.) ; de deux espèces différentes, pour l'effet. Couverture partie d'ardoises, partie de fer galvanisé, avec couronnement en fer.

Front sur la rue Richmond, 67 pieds,—sur la rue du Nord-Est, 45 pieds,—avec dépôt en arrière, 43 x 28 pieds, le tout entouré, à l'avant et sur une partie des côtés, par un petit mur à grille de fer, et sur le reste des côtés et en arrière, par des murs de briques sur fondation de pierre.

L'édifice est divisé, de l'avant en arrière, par un passage et des escaliers. La division des appartements est bien adaptée au service. Grands coffres forts doublés de plaques de fer ; toutes les cloisons en briques.

Chauffage à la vapeur, au moyen d'une grande chaudière dans le soubassement.

Architecte, M. Robinson ; entrepreneur, M. Charles Dunnett.

BUREAU DE POSTE.

On a fait à cet édifice les réparations générales ordinaires. Il faudra bientôt y ajouter une aile nouvelle pour les besoins du service.

DÉPÔT POUR L'IMMIGRATION.

Il est situé sur un lot de terre d'une superficie de trois acres et en forme de triangle; le lot se trouve entre les lignes des chemins de fer Grand-Tronc et Grand-Occidental, et à un mille du centre de la ville.

Les immigrants qui ne veulent pas se fixer dans le voisinage peuvent ainsi passer d'une ligne sur l'autre immédiatement.

Le dépôt est construit en bois sur fondations de pierre; il a 88 x 24, avec une aile, en arrière, de 24 x 29 pieds; dans la partie centrale seront les bureaux et des escaliers conduisant à l'étage supérieur, où il y aura des dortoirs. On y travaille encore.

Architecte, M. W. Robinson; entrepreneur, M. John Christie.

HAMILTON.

BUREAU DE POSTE.

On a dressé les plans des modifications et additions à apporter à cet édifice, et les travaux seront bientôt commencés. Le style des annexes sera le même que celui du corps de bâtiment, et les matériaux employés seront aussi les mêmes. L'intérieur est trop petit et sera agrandi.

Architecte, M. F. J. Rastrick.

DOUANES.

On a fait quelques réparations l'année dernière. L'extérieur n'est pas encore terminé: il faudra des clôtures sur la rue et des murs d'appui sur les côtés. A l'intérieur, les boiseries, etc., devront être soigneusement faites.

TORONTO.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, maintenant presque achevé, est construit sur un lot de terre qui s'étend de la rue Adélaïde à la rue Stanley, et dont il occupe toute la profondeur et la plus grande partie de la longueur. Les façades se trouvent sur la rue de Toronto, à son extrémité.

La façade principale et une partie des coins sont en pierre d'Ohio. Le reste des murs est en brique blanche dont la couleur se rapproche beaucoup à celle de la pierre.

Style Italien, — corniches divisant la façade en trois assises, — lesquelles sont divisées par des colonnes, etc., en travées, où il y a des fenêtres avec archivoltes à moulures, montants, corniches, clés de voûte, etc. La maçonnerie des extrémités de la façade principale et des coins est en pierre de taille polie.

La corniche principale est en fer galvanisé, avec ornements.

Le toit, qui est très-élevé, est formé de trois parties, une centrale et deux latérales. La partie centrale présente à peu près la forme d'un dôme. Les tours latérales sont carrées et surmontées d'un beau couronnement. Dans les mansardes il y a des fenêtres à montants, corniches ornementées et petits frontons rabatus à leurs extrémités.

Les tuyaux de cheminées sont en pierre et ressortent bien sur l'édifice.

La couverture est en fer galvanisé. L'édifice est divisé en deux parties : la partie principale donnant sur la façade 75 x 66 pieds 9 pouces, contient trois étages; la partie d'arrière n'a qu'un étage; sous les deux parties il y a de bons soubassements.

Dans la partie principale est le bureau de distribution générale, comprenant des salles pour la réception, l'expédition et l'assortiment des malles.

Dans le bureau de distribution générale, il y a des boîtes pour le public : ce bureau a 70 x 50 pieds et 20 pieds de haut, de nombreuses portes pour l'entrée et la sortie, et il est bien éclairé. Le plafond est soutenu par des colonnes de fonte ornementées et par des longrines de fer; il est divisé en panneaux à moulures d'où pendent les gazeliers.

L'écran dans lequel sont placées les boîtes à clés est aussi bas que possible afin de ne point nuire à l'aspect de la salle, il est fait dans le même style que l'édifice; une partie de l'avant est réservé pour les lettres chargées et les bons sur la poste; en arrière, il y a des salles munies des pupitres, tables, etc., nécessaires.

Entre les chambres, où l'on assortit les malles et celles où on les distribue, il y a des coffres-forts en brique, des coulisses et des escaliers jusqu'à l'étage supérieur; les escaliers ont des entrées latérales.

L'arrière de l'édifice est formé par une grande salle bien éclairée sur les côtés et à son extrémité, ainsi que par une lanterne pratiquée dans le plafond. Cette salle a 105 pieds de long, 70 de large et 19 de haut; le plafond est soutenu par huit colonnes en fonte.

Le premier étage, à l'avant de l'édifice, est divisé en bureaux pour l'inspecteur du district et ses employés, ainsi que pour les commis de la malle sur les chemins de fer, et le comptable.

Le second étage est distribué de la même manière, mais l'intérieur est fini plus simplement; on l'utilisera seulement dans quelques années, lorsque les besoins du service se multipliant, l'exigeront.

Dans le soubassement est la fournaise : chauffage à la vapeur avec réflecteurs de Nason; les réflecteurs sont disposés de façon à donner la chaleur nécessaire sans nuire au fonctionnement du service.

La cour est planchée d'après le système McBean.

Les murs d'entourage sont en brique avec barrières, etc., et donnent sur les rues Adélaïde et Stanley.

Architecte, M. Henry Langley.

Entrepreneur pour tous les travaux, M. John Elliott.

Ce bureau de poste forme un bel édifice de plus dans la ville, et suffira aux besoins du service pendant plusieurs années.

NOUVELLE DOUANE.

Elle sera bâtie sur l'emplacement de l'ancienne douane; mais on a acheté de nouveaux terrains à l'est et à l'ouest de l'ancien lot.

Les plans sont dressés et les contrats passés pour toutes les constructions, sauf l'appareil de chauffage, les murs d'entourage et les dépendances.

L'ancienne douane a été démolie, et l'on travaille maintenant aux excavations; on croit qu'avant l'hiver les murs seront construits jusqu'au premier étage.

La façade principale sera sur Front street et aura 63 pieds de large, avec portique haut de deux étages; la façade latérale sera sur la rue Yonge; elle aura 112 pieds de front avec des portes extrêmes, comme à l'arrière.

A la base des murs, on emploiera la pierre de Georgetown, et à la partie supérieure la pierre d'Ohio, des carrières d'Amherst.

Style renaissance, avec ornements.

La division intérieure sera adaptée aux besoins du service. L'étage principal est réservé aux employés, gardiens, courtiers, marchands, mesureurs, préposés au débarquement et surveillants.

La grande salle est au premier étage ; elle aura 60 x 40 pieds et 40 pieds de haut. Une grande salle est toujours plus avantageuse parce que les employés peuvent se consulter sans passer d'une chambre à l'autre, que la surveillance est plus facile, et qu'on économise ainsi du temps.

Les murs de cette salle sont divisés en panneaux par des piliers ; ces piliers ont des chapiteaux style corinthien, qui soutiennent un entablement ornémenté régnant tout autour de la salle. Il y a des saillies vers le centre du plafond qui est divisé en panneaux à ornements, avec rosacés d'où pendlront les gazeliers.

Sur l'un des côtés de la grande salle il y a des vestiaires, etc., et sur l'autre les bureaux du premier commis, — vestiaires, et bureaux ayant accès sur la galerie dont il sera fait mention plus bas. Sur l'avant de cet étage, sont les bureaux du percepteur, de ses commis et d'autres employés. De l'une de ces salles part un petit escalier qui aboutit à une chambre où l'on déposera les archives.

Une partie de l'étage supérieur est achevée, et c'est là que le gardien aura son appartement. La grande salle, qui a la hauteur de deux étages, remplit une partie de l'étage en question.

Au premier étage, on arrive à la grande salle par un escalier à riches ornements qui se trouve vis-à-vis de l'entrée principale et aboutit à une galerie entourée de plusieurs chambres.

Le grand corridor est éclairé d'en haut par un jour à plomb, avec plafond ornémentés,

Le soubassement est divisé en magasins à charbon, salles pour les appareils de chauffage, etc., toutes constructions qui seront achevées en même temps que l'édifice.

On emploie la fonte pour les colonnes et le fer forgé pour les longrines, ce qui économise de l'espace et permettra de modifier les divisions intérieures si cela devenait nécessaire. Les murs principaux de division sont en brique.

La couverture sera en fer galvanisé et en d'ardoises. Sur l'avant on mettra une tour à horloge.

Le contrat porte que tous les travaux devront être terminés au mois de juin 1875. L'édifice se trouvera près des banques et des quartiers commerçants de la ville, ainsi que près du quai des vapeurs.

Architecte, M. R. C. Windeyer. Entrepreneur, M. Benjamin Walton.

STATION DES IMMIGRANTS.

Ce bâtiment est en bon état ; on n'y a fait que quelques légères réparations l'an dernier.

BUREAU POUR L'ASSISTANT RECEVEUR GÉNÉRAL ET POUR LE REVENU DE L'INTÉRIEUR, ET BUREAUX POUR LA MARINE ET LES PÊCHERIES.

On a fait dresser des plans pour changer le bureau de poste actuel en bureaux pour les services susmentionnés ; les travaux commenceront aussitôt que le nouveau bureau de poste sera terminé.

Les bureaux de l'assistant-receveur-général occuperont l'avant du rez-de-chaussée de l'édifice actuel ; les divisions seront modifiées en conséquence, et l'on construira un grand coffre-fort en brique et en fer.

Les bureaux du revenu de l'intérieur occuperont l'arrière de cet étage et une grande salle qui sera construite immédiatement au dessus, ainsi qu'une portion du premier étage, en avant, et plusieurs chambres du soubassement.

Le ministère de la marine et des pêcheries aura trois chambres au premier étage.

On préparera des appartements pour le gardien.

On construira les dépendances ordinaires, telles que fosses anglaises, lavabos, salle de fournaises et dépôt de charbon.

On utilisera, autant que possible, les constructions existantes.

La façade actuelle est très-solide et n'exige pas de changements. En arrière on se propose d'élever le toit d'un étage; ce qui donnera, a peu de frais, un espace beaucoup plus considérable.

Architecte, M. Henry Langley.

KINGSTON.

DOUANE.

On a entièrement renouvelé, en fer galvanisé, le toit de cet édifice; il avait subi de nombreuses réparations, et tombait en ruines.

L'eau ayant abîmé les murs, on les a réparés à l'intérieur et à l'extérieur. Il faudra faire certains peinturages et réparer les dépendances.

La maçonnerie en pierre est en bon état, ainsi que le briquetage, etc., sauf dans la proximité immédiate du toit.

On a dressé les devis et des soumissions seront demandées avant peu.

Architecte, M. John Power.

BUREAU DE POSTE.

Le toit actuel étant en mauvais état, on a décidé de le renouveler et d'y remplacer le zinc par le fer galvanisé; à l'intérieur on réparera le toit dans toutes les parties où il souffert par l'action de l'eau.

On a dressé les devis, et des soumissions seront demandées avant peu.

Architecte, M. John Power.

PROVINCE DE QUEBEC.

MONTREAL.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est en voie de construction; les murs du soubassement sont terminés, et une grande quantité de pierre de taille préparée, en sorte que les travaux marcheront rapidement.

Comme je l'ai dit dans mon précédent rapport, l'édifice se trouve sur la rue Saint-Jacques, dans une des parties les plus centrales de la ville.

Le 12 novembre 1872, on a passé contrat pour la maçonnerie, le briquetage, les charpentes et autres ouvrages, ainsi que pour tout ce qui concerne la toiture; mais on a cru devoir différer l'adjudication des contrats pour la boiserie, le plâtrage, le peinturage, la vitrerie, etc., etc. Pour les murs extérieurs on emploie la pierre des carrières de Montréal que l'on regarde comme la meilleure sous notre climat rigoureux; en outre, les murs auront un revêtement de brique.

L'édifice, de forme oblongue, aura sa plus grande façade sur la rue Saint-Jacques, avec cinq entrées.

Style Italien. La façade qui donne sur la rue St. Jacques consiste en un bloc central avec deux ailes en retrait. Cette façade est divisée horizontalement en deux parties par une moulure à corniches; la partie inférieure forme une arcade continue avec piliers et colonnes massives, les piliers offrant des moulures et panneaux, et les colonnes des cannelures avec chapiteaux à la base et au sommet; le soubassement de la colonnade est en assises rustiques; entre les piliers se trouvent les portes et les fenêtres avec jambes en piliers, chapiteaux à moulures et couronnements en segments. La partie supérieure est divisée en panneaux par des colonnes et piliers dont les chapiteaux sont sculptés dans le style corinthien; ces panneaux sont en outre divisés horizontalement par une bande à moulures qui sépare les fenêtres des premier et second étages et, en même temps, les relie pour le coup d'œil. Le soubassement est en maçonnerie à assises. La corniche principale est en fonte; on a employé la fonte parce qu'elle est bien moins pesante que la pierre. Cette corniche sera ornementée richement, etc.; la frise est en pierre avec riches ornements. Au-dessus de cet étage seront les mansardes dont les fenêtres seront surmontées de couronnements en segment, avec jambes à moulures, consoles, etc.

La partie centrale de la façade principale est surmontée d'un toit mansarde à deux étages; sur l'étage supérieur sera une tour d'horloge de dimensions convenables; à l'étage inférieur, à sa jonction avec la corniche principale, une grande fenêtre avec ornements. Dans le toit, des lucarnes d'un dessin adapté à l'ensemble, et des tourelles immédiatement au-dessus des colonnes.

Les façades qui se trouvent sur la rue Saint-François-Xavier et du côté de la banque de Montréal sont du même style que la façade principale sur la rue Saint-Jacques; la façade qui se trouve sur la rue des fortifications est d'un style uni, mais bien adapté à l'ensemble.

L'étage principal sera entièrement consacré au service du public, au elassement et à la distribution des malles, sauf l'espace nécessaire pour les escaliers conduisant aux étages supérieurs, escaliers au nombre de deux; il y aura aussi une grande voûte en brique, en sorte que la grande salle ne présentera d'autres divisions que celles indiquées plus haut. Les plafonds supérieurs seront soutenus par vingt colonnes de fonte, avec ornements, en sorte que, plus tard, on pourra faire les subdivisions nécessaires sans dépenses extra, et toujours de manière à faciliter le service autant que possible et ménager une bonne lumière partout. De grandes fenêtres, sur les quatre façades, donneront, en outre des deux lanternes, une ample et suffisante lumière, et cinq portes faciliteront l'entrée et la sortie du public. Des dispositions sont prises pour qu'en hiver les arcades qui donnent sur la rue Saint-Jacques puissent être fermées par des porches; des portes latérales sont réservées pour les employés.

Le soubassement sera en partie réservé pour la réception et la distribution des malles, qui seront montées et descendues au moyen de coulisses,—et en partie pour les facteurs, les appartements du gardien, les archives, fournaies, fosses anglaises, etc., etc. La grande différence de niveau qui existe entre la rue St. Jacques et la rue des Fortifications (13 pieds) ne permet pas d'utiliser tout ce soubassement comme il serait désirable.

Le rez-de-chaussée est, en partie, réservé pour les bureaux des inspecteurs ou des commis de la malle, etc., et l'on y arrive par des escaliers venant de la rue St. François-Xavier, et un passage venant de la rue St. Jacques, et il communique avec le bureau principal. Les lanternes du bureau principal éclairent les passages principaux de cet étage.

On ne compte pas occuper actuellement le premier étage, mais il est disposé de telle sorte qu'on pourra l'utiliser en temps et lieu; on s'en servira comme dépôt, en attendant.

Dans le cas où l'on aurait besoin d'un plus grand espace pour le bureau de poste, on peut le relier au rez-de-chaussée et transporter les bureaux des inspecteurs à l'étage au dessus.

Le toit sera en bois, recouvert en fer galvanisé, avec de grandes lanternes pour les chambres au-dessous. Des escaliers conduisent de l'étage inférieur aux mansardes, avec portes, etc., à chaque étage.

Architecte, M. H. M. Perrault. Constructeurs, M.M. Allard et Dufort.

DOUANE.

L'appareil de chauffage et les autres constructions qui s'y rattachent seront achevés à l'automne. Les travaux sont exécutés par MM. Charles Garth et Cie., de Montréal, d'après les instructions du ministère.

On a fait de petites réparations indispensables.

SECONDE STATION POUR LES IMMIGRANTS.

La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc n'ayant pas posé de voie pour arriver à la ville en traversant le lot sur lequel se trouvait l'ancienne station des immigrants,—ceux-ci éprouvaient les plus grandes difficultés pour faire transporter leur bagages de la gare à leur station; on a donc cru devoir utiliser un hangar situé près de la propriété des tanneries, sur une voie supplémentaire; on a fait dans ce hangar les modifications convenables en utilisant autant que possible le mobilier, etc., de l'ancienne station des immigrants; cette amélioration est maintenant complétée.

QUÉBEC.

BUREAU DE POSTE.

Le rapport pour l'année expirée au 30 juin, 1872, contenait des détails sur cet édifice qui est maintenant occupé et presque achevé, sauf quelques détails intérieurs.

Les boîtes à lettres, avec serrures, du modèle américain, sont maintenant en usage, et, d'après ce que j'ai pu apprendre, le public s'en trouve satisfait.

Architecte, M. Pierre Gauvreau. Entrepreneurs, MM. Breton et frère.

DOUANE.

On a fait quelques petites réparations essentielles.

Les caissons en bois du quai devront être renouvelés, et les abords du quai et de la douane même nivelés et sablés.

Le quai de débarquement est terminé.

OBSERVATOIRE.

Des plans ont été dressés pour la résidence du directeur de l'observatoire, et la construction de cette maison est commencée. La maison est en bois sur fondations de pierre, 34 × 30 pieds, 2 étages et demi, avec les salles et dépendances nécessaires pour les instruments, de sorte que la tour actuelle fera partie de la maison lorsque celle-ci sera terminée.

Architecte, M. Thos. J. Lepage. Entrepreneur, M. Joseph Mathieu.

HOPITAL DE LA MARINE.

On s'occupe actuellement de réparations considérables, nécessaires pour maintenir l'édifice en bon état. On a demandé des soumissions, et les travaux seront bientôt adjugés.

Architecte, M. Thos. J. Lepage.

CITADELLE.

On a fait des changements et des additions aux divers édifices qui forment la citadelle.

Ces travaux avaient pour objet d'abord de rendre ces édifices convenables pour Son Excellence le Gouverneur-Général et sa suite, en second lieu de les maintenir en bon état, et enfin de les rendre habitables pour la garnison. Les travaux continuent, et il faudra tous les ans dépenser une certaine somme pour entretenir les murs, etc.

BUREAU DES MESUREURS DE BOIS.

Cet édifice a subi des réparations complètes à l'intérieur et à l'extérieur. Les travaux sont achevés.

Entrepreneurs, John O'Leary et W. McDonald.

STATION DES IMMIGRANTS, A LA POINTE LÉVIS.

On construit, en ce moment, une galerie attenante au corps de bâtiment et où les immigrants pourront déposer leurs bagages; cette galerie a 118 pieds de long. Elle sera très-commode pour les immigrants, et le besoin s'en faisait depuis longtemps sentir.

On travaille activement aux réparations indispensables.

Architecte, M. Thos. J. Lepage. Entrepreneurs, M. Jacques Jobin et Joseph Garneau.

STATION DE LA QUARANTAINE, GROSSE-ISLE, PRÈS QUÉBEC.

Les constructions actuelles étant insuffisantes et en fort mauvais état, on a passé des contrats pour l'érection d'un bloc de maisons pour les bateliers; ce bloc aura 114 pieds sur 26. La station des immigrants aura 175 pieds sur 24; deux écuries, l'une de 32 x 22 pieds, et l'autre de 24 x 20 pieds. On construira enfin une nouvelle chapelle catholique.

Ces constructions seront en bois sur fondations de pierre, et la toiture en bardeaux. La rigueur du climat exige des précautions plus dispendieuses que celles qu'on aurait à prendre dans tout autre partie du pays. On devra faire aussi quelques réparations secondaires aux bâtiments actuels dont plusieurs existent depuis vingt-six ans.

L'an prochain, il faudra réparer les quais.

Architecte, M. Thos. J. Lepage. Entrepreneurs, MM. Piton et Cie.

DOUANE ET BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR, AUX TROIS RIVIÈRES.

On dresse en ce moment les plans de cet édifice en vue du nouvel emplacement; le terrain choisi d'abord aurait entraîné des dépenses excédant l'allocation et occasionné des difficultés locales. Des soumissions seront bientôt demandées, et les travaux seront commencés cette année.

Architecte, M. H. M. Perrault, de Montréal.

STATION DES IMMIGRANTS, SHERBROOKE.

On a fait quelques travaux essentiels, passerelles, lavoir, etc. La station des immigrants est aujourd'hui facilement accessible de la gare.

Entrepreneur, M. John Woodward.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

SAINT-JEAN.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, actuellement en voie de construction, se trouve, comme je l'ai dit dans mon précédent rapport, sur l'alignement des rues Prince-William, Prince et Water; il est contigu à la douane et voisin de la traverse de Carlton.

Les fondations étant difficiles à établir, on a travaillé aux excavations pendant qu'on préparait les plans de l'édifice, et les travaux ont pu commencer aussitôt que le contrat a été adjugé.

L'emplacement formant un talus incliné, on n'a pu établir qu'une entrée principale sur la rue Prince-William. Toutefois, afin d'assurer de bonnes dispositions à l'intérieur, on a obtenu le droit de passage jusqu'à une ruelle qui longe la banque du Nouveau-Brunswick, ainsi que le droit de vue sur cette ruelle et sur la cour d'une maison qui se trouve à l'arrière du lot.

L'édifice sera construit en pierre, avec revêtement intérieur de brique; jusqu'au niveau de la rue du Prince-William; la maçonnerie est en granit taillé, en assises. Au dessus de ce niveau, on emploie la pierre des carrières de Ross Wallace ou de Calédonie.

La charpente du toit sera couverte en ardoises dans les parties inclinées, et en plomb dans les parties horizontales.

Style Italien. L'emplacement présentant certaines particularités, on a dû donner à la façade un aspect spécial en arrondissant les angles, ou coins, en quart de cercle. L'édifice a trois étages: le premier est en maçonnerie ordinaire, avec fenêtres à couronnements semi-circulaires, clés de voûtes, etc., dont les joints sont alignés avec les lignes horizontales ou convergent vers elles; maçonnerie ordinaire pour le second et le troisième étages, fenêtres à jambas, couronnements semi-circulaires, archivoltes à moulures et clés de voûte.

La corniche principale, les bandes, etc., sont en pierre avec moulures.

Au-dessus de cette corniche, sur la façade principale, il y a une tour d'horloge avec ornements, dont le sommet est sur l'alignement de l'arête du toit; de distance en distance, on a établi les lucarnes ordinaires. Les cheminées sont d'un dessin correspondant au reste de l'édifice, et l'on croit leur avoir donné la hauteur maximum.

Intérieurement, tout l'étage principal a 82 x 45 pieds, et 19 pieds de haut; sauf l'espace occupé par les escaliers conduisant aux étages supérieurs, et par les coffres-forts, tout cet étage est réservé pour les bureaux de la poste proprement dite.

Les étages supérieurs sont soutenus par huit colonnes de fonte qui supportent les longrines, etc., ordinaires.

Premier étage. — Il a 18 pieds de haut et est divisé en deux par un passage large de 9 pieds allant d'un bout à l'autre de l'édifice; à chaque extrémité, il y a des fenêtres pour l'éclairage et la ventilation. Les chambres qui se trouvent des deux côtés du passage sont destinées à l'inspecteur des postes et à ses commis, ainsi qu'aux sacs de la malle et à la papeterie.

Second étage. — Il a 21 pieds 8 pouces de haut, et donne, sur la rivière il s'y trouve une grande chambre de 45 x 25 pieds qui a toute la hauteur de l'étage; on pourrait l'utiliser pour des assemblées publiques, en cas de besoin. La façade de l'avant est divisée en salles de journaux et de comités.

Soubassement. — En arrière, c'est-à-dire sur Water street, on a réservé un grand espace pour la réception et la distribution des malles que l'on montera et descendra au moyen de coulisses. Le reste de l'étage contient les appartements des gardiens, les chambres des fournaises et au charbon, les fosses anglaises, etc.

L'escalier principal, où l'on entre par le passage mentionné plus haut, donne accès aux différents étages, en bas et en haut. Il y a un escalier spécial allant du bureau de poste proprement dit à la salle des commis; cet escalier est réservé aux employés.

On a des coffres-forts en brique et construits le plus solidement possible; ils ne sont pas dans les murs de l'édifice. Il y a des lavabos, etc., à tous les étages.

On se propose de chauffer l'édifice à la vapeur ou avec l'eau chaude. On n'a pas encore pris de décision à cet égard et l'appareil de chauffage n'est pas compris dans le contrat.

Entrepreneurs pour les fondations, M.M. C. F. Tilley et Redfern, et Charles McQuiggan. Architecte, M. Matthew Stead.

Entrepreneurs pour le reste des travaux, M.M. Causcy, Stirling et Emery.

DOUANE.

On a fait les réparations ordinaires. L'édifice se trouvant dans une position centrale et en vue de l'île aux Perdrix ainsi que de presque tous les navires qui entrent dans le port, en

a cru devoir placer sur le toit la nouvelle station des signaux. Cette addition produira un assez bon effet. Les travaux sont commencés sous la direction de M. Stead, architecte.

BANQUE D'ÉPARGNE.

Additions et modifications sont terminées à l'intérieur et à l'extérieur, et l'édifice pourra bientôt être occupé. Outre les travaux inclus dans le contrat, on a ajouté quelques montures à l'intérieur, on s'est muni de coffres-forts à l'épreuve, etc.

L'aspect de l'édifice et la commodité à l'intérieur ont gagné à ces changements.
Architecte, M. Matthew Stead. Entrepreneurs, MM. Tilley et Redfern.

STATION DE LA QUARANTAÎNE, A L'ÎLE AUX PERDRIX, PRÈS SAINT-JEAN.

Ces bâtiments sont en bon état, mais il y faut des réparations tous les ans vu qu'ils sont construits en bois et seulement blanchis à la chaux. La nouvelle station des signaux complètera celle qu'on élève sur la douane dans la ville de Saint-Jean; elle aura l'avantage de commander la vue à plusieurs milles dans la baie de Fundy.

Le quai récemment construit a détourné le courant autour de l'île et il faudra encore de 200 à 300 tonnes de ballast pour rétablir les choses dans leur premier état.

Architecte, M. Matthew Stead.

CHATHAM.

DOUANE, BUREAU DE POSTE ET BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a acheté pour ces bureaux une maison en pierre à l'intérieur de laquelle il faudra faire quelques changements, surtout dans la partie inférieure où il faudra enlever toutes les cloisons pour faire une seule salle. Quelques modifications seront nécessaires dans le toit, et il faudra construire quelques petites bâtisses extérieures. Tous ces travaux sont commencés et seront terminés vers le mois de novembre.

Plans, etc., dressés au ministère.

Entrepreneur, M. P. Loggie.

NEWCASTLE.

DOUANE.

Depuis quelque temps la douane est dans une maison en pierre achetée à cet effet; on exécute en ce moment les réparations nécessaires qui consistent en peu de choses vu que l'édifice, où se trouvait autrefois la succursale de la banque commerciale du Nouveau-Brunswick, est solide et en bon état.

Plans, etc., dressés au ministère.

Entrepreneur, M. George Brown.

MIRAMICHI.

BÂTIMENTS DE LA QUARANTAÎNE.

L'île sur laquelle se trouve cette station est située à environ 2 milles en aval de la ville de Chatham sur la rivière Miramichi, et est d'un accès facile en partant de la terre ferme. Les travaux seront terminés dans un mois ou six semaines. On bâtit deux salles d'hôpital

de 24 x 31 pieds 6 pouces, et une résidence pour le gardien, 28 x 24 pieds, à deux étages, le tout en bois sur fondations de pierre et couvert en bardeaux.

Dessins, etc., dressés au ministère.

Entrepreneur, M. James Stothart.

SAINT-ANDRÉ.

HOPITAL DE MARINE.

L'ancien édifice ayant été détruit par le feu il faut en reconstruire un autre. Des plans ont été dressés et le contrat adjugé.

Bâtiment de bois sur fondations de pierre, pouvant loger vingt-quatre malades, plus le personnel de service.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

HALIFAX.

HOTEL DU GOUVERNEMENT.

Modifications à l'appareil de chauffage, et réparations générales; mais, comme je l'ai dit dans mon rapport de 1872, il faudra de nouvelles réparations, etc. Les quatre façades de l'édifice sont directement exposées à l'action atmosphérique, et les constructions en souffrent.

M. H. G. Hill, architecte.

BATIMENTS DE LA QUARANTAINE, ILE LAWLOR, PRÈS HALIFAX.

Les deux hôpitaux, la salle des convalescents et le magasin sont achevés et prêts à recevoir les malades. Ce sont des bâtiments en bois sur fondations en pierre, plâtrage intérieur, couverture en bardeaux. Chaque bâtiment se trouve sur un point convenable de l'île. On a réparé les anciens bâtiments.

On se propose de construire un débarcadère ou quai.

Deux hôpitaux.....	grandeur,	40pd. sur 20 pd.
Une salle de convalescents.....	„	120pd. sur 20 pd.
Un magasin.....	„	30pd. sur 20 pd.

Architecte, M. H. G. Hill. Entrepreneur, M. Jacob Bowser.

PICTOU.

DOUANE.

On a choisi pour l'emplacement de cet édifice le débarcadère des vapeurs qui forme, dans la ville, le terminus du chemin de fer prolongé sur Pictou, lequel fait actuellement partie du chemin de fer intercolonial. Ensuite on a dressé des plans qui ont été approuvés: mais le montant des soumissions reçues dépassait de beaucoup l'allocation votée, on a dû, par suite, refaire les plans sur une échelle moindre, mais l'allocation était encore dépassée. Le montant voté ne suffisait pas pour construire une douane convenable pour le personnel. Le ministère est maintenant saisi de la question de savoir si les dimensions de l'édifice seront ensuite réduites ou si l'allocation sera augmentée.

Architecte, MM. Stirling et Dewar, de Halifax.

PROVINCE DE MANITOBA.

BUREAU DE POSTE, ETC., FORT-GARRY.

Vu la difficulté de fixer les dimensions des édifices publics à Fort-Garry, ou Winnipeg, il a fallu faire dresser plusieurs séries de plans. Toutefois on a pris une décision et demandé des soumissions pour les édifices suivants :—Bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, deux étages et demi; bureau de poste et banque d'épargne, deux étages; bureau des terres, deux étages. Plans dressés au ministère.

PÉNITENCIER, PRÈS FORT-GARRY.

Les plans généraux sont dressés et l'on prépare maintenant les contrats et devis; les soumissions seront bientôt demandées.

Architecte pour les plans généraux, M. Painter. Les contrats, les plans, etc., sont dressés au ministère.

DOUANE, A PEMBINA.

Le tracé de la ligne frontière entre les États-Unis et le Canada étant défectueux, on a constaté que l'ancien édifice se trouvait au sud de la ligne. Ce fait a nécessité l'érection d'un nouvel édifice dont les plans ont été envoyés à l'architecte local afin d'obtenir des soumissions que l'on recevra bientôt.

Dessins faits au ministère.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

BUREAU DE POSTE, BANQUE D'ÉPARGNE ET DOUANE À VICTORIA.

On construit en ce moment des édifices pour la poste, le bureau du receveur-général, ou banque d'épargne, le bureau des travaux publics et celui des sauvages.

Les fondations sont en pierre, les murs en brique et le toit en bois recouvert de sable. Les édifices sont disposés de telle sorte que lorsqu'il en faudra de plus considérables les premiers pourront se vendre avec avantage. Architecte, l'hon. B. W. Pearse.

Le ministère fait maintenant construire des édifices pour la douane; dans le même édifice seront placés des bureaux pour le revenu de l'intérieur, la marine, et les pêcheries.

PÉNITENCIER.

Le ministère fait dresser des plans pour cet édifice.

On y pourra loger le personnel, cinquante prisonniers mâles et douze femmes; à l'intérieur l'édifice est divisé comme la prison centrale de Toronto. Il est divisé de telle sorte qu'on pourra l'agrandir plus tard sans nuire aux dispositions actuelles.

J'ai l'honneur, etc.,

Votre obéissant serviteur,

THOS. S. SCOTT,
Architecte en chef, travaux publics.

APPENDICE No. 19.

TABLEAU GENERAL indiquant: 1o: les pouvoirs d'eau et les autres propriétés loués sur les canaux, etc.; pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1873.

Date.	Terme du bail.	Locataire.	Propriété louée.	A quelle fin employée.	Force du pouvoir d'eau loué.	Étendue de la propriété éfée.	Date du bail.	Loyer annuel.	Terme du paiement.		Remarq's.
									Mont. de chaq. versement.	Date des paiements.	
								\$ cts.	\$ cts.		
2 Mars, 1873.	Bon plaisir du Gov't.	Jos. A. Maurics.	Langue de terre à Chambly, au S. O. du canal.	Pour le défricher.	.....	128 725 piéds.	Date du bail	1 00	1 00	1er Mai.	1872.
25 Juin, 1873.	do	do	Lot triangulaire près de l'écluse No. 7, canal Chambly	Pour énic-ver sa maison	.....	13300 p's	do	12 00	12 00	1er Juil.	1873.
1.1 Jan. "	do	Hon. Jas. Skead.	Continuer à entretenir ses cisternes en avant du lot No. 30 concess. A., à épen	Nouveau moulins de Nepean	.....	.....	1 Déc., 1872	50 00	50 00	1er Déc.	A livraison du bail
27 Nov., 1872.	do	Cie. du ch. de fer urbain, Montréal.	Poser la voie sur le pont de la Côte St. Paul, canal La Chine.	Traverse.	.....	.....	Date du bail	10 00	10 00	1er Jan.	do
22 Oct. "	do	Jas. N. Dixon	Levé du canal de Cornwall vis-à-vis sa propriété, près de l'église Moncliette, au N. du canal	Quai	.....	100 pié's	Livraison du bail	20 00	20 00	do	do
4 "	Renouv. après 21 ans	Abr. Hendershot.	Lot de quai sur le canal Welland, en aval du pont-tourant de la rue principale, ouest du canal	do	.....	2-100 nes d'acre.	16 Mai, 1872	15 00	15 00	do	do
17 "	Bon plaisir du Gov't.	Jos. Demers	Lot sur la levée du canal Beauharnois, près de l'écluse de prise d'eau	Pour déch. sa berge.	.....	100 pié's	10 Sep., 1872	5cts. par	5cts. par	bord de bois d'échauffage avant de décharger les barges.	(do do)
15 Avril, 1872.	do	St. Amour & Cie.	do do do	do do do	.....	100 pié's	17 Fév., 1873	5cts. par	5cts. par	do do do	(do do)

20.—Propriétés achetées ou vendues par le ministère durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Date.	Par qui vendues.	A qui vendues.	Propriétés vendues ou achetées.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix.	Remarques.
11 Nov., 1872.	F. McMartin et S. et A. Dale.....	Sa Majesté.....	Remise des dommages (passés et pour cinq ans à venir) sur leur emplacement de moulin, à St. André district de Terrebonne, à condition d'alimenter les barrages, etc., du canal de Carillon.....			\$2,850 00	
4 Déc., "	Cie. Interc'le p. l'ex-pl. du fer et de l'acier.	"	Droits de la compagnie sur le terrain où est établi l'embranchement qui conduit des mines de houille de l'Acadie, à Londerry, N. E., au chemin de fer intercolonial.....	Chemin de fer Intercolonial...	50 pieds de large	1 00	
13 Sept., "	B. J. Reekie, Scieurs grises et al.....	"	Consenti à ce que le chenal de la rivière St. Pierre, à la Côte St. Paul, passe sur leurs terres.....	Pour assécher la savane de Laich. " " " " " "			Gratuit..... Gratuit..... Gratuit..... 4,000 00
1er Mars, "	Daniel McKercher..	"	do do do do	" " " " " "			A. condit'n. de com- bler l'ancien chenal, de payer les dom'g. int. const. d pous.
23 Sept., "	Veuve F. X. Desève et D. Turcot.....	"	do do do do	" " " " " "			
14 Oct., "	H. Tuck and uz.....	"	Lot de terre No. 4, bloc A, Water Street, à Newcastle, N. B.....	Donane.....			
16 "	Hon. W. Muirhead et uz.....	"	Lot de terre No. 36, S. E., de Water Street, à Chatham, N. B.....	"			
30 Déc., "	John Brown.....	"	Remorqueur à vapeur, le <i>Minnie Battle</i> , dragueur No. 7, et deux bacs.....	"			
23 Oct., "	Hon. O. Morvat et uz	"	Rues London, Yonge et Esplanade, Toronto, en avant du lot No. 2, Nord de Front Street.....	Draguage.....			
17 "	Wm. Thompson et J. Burns.....	"	London, entre Front Street et une in- passe, en arrière de Toronto, à l'ouest du lot actuel de la douane.....	Donane.....			
26 Avril, "	Mary M. Boyle ...	"	London, No. 2 rue de l'est, village de Port Colborne, canal Welland.....	Pour agrandir le havre.....	Bande de 25 p's 8 p'cs—en tout 4,326 pieds..... 1 acre	8,983 00 1,800 00	

2ÈME ETAT GÉNÉRAL.— Suite.

Date.	Par qui vendues.	A qui vendues.	Propriétés vendues ou achevées.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix.	Remarques.
31 Déc., "	Hon. W. Muirhead et ux.....	"	Ile du milieu, ou Barratoria, sur la rivière Miramichi, Chatham, N. B.	Quarantaine...	18 acres	1,100 00	
30 Jan., 1873.	John Walker et ux..	"	Partie S. E. du 1/2 lot No. 11, concessions c., London, entre le chemin de fer Grand-Occidental et le chemin de fer Grand-Franc.....	Station pour les Immigrants...	3 1/2 acres	2,500 00	
6 Nov., 1872.	Chas. Nolin et ux....	"	Terrain à la Pointe du Chêne, sur la route du lac des bois, comté de Provencher, Manitoba, sur la riv. la Seine	Station pour les Immigrants: 1 ch x 1/2 mile...	"	25 00	
6 "	Ol. Ducharme et ux...	"	Terrain à la Pointe du Chêne, sur la route du lac des bois, comté de Provencher, Manitoba, sur la riv. la Seine	"	"	25 00	
24 Mai, "	Thos. Evans, N. S....	"	Hypothèque et assurance sur un dragueur, et son grément; somme avancée à rembourser; garantie.....	Garantie.....	"	15,000 00	
13 Déc. "	Frs. Lelande	"	Remise des dommages occasionnés par les écluses de Beauharnois au lot No. 1, Côte Ste. Catherine, à St. Zotique.	"	"	52 50	
4 Jan., 1873.	Joseph Scott	"	Remise des dommages causés par les écluses de Beauharnois, à Coteau Land, Partie du lot No. 203, Thorold, pour y dép. les mat. de la lev. Est de la Tr. Pr.	Canal Welland: 1a., 2r., 27p ..	"	70 00	
7 "	Jas. McCoppen et ux.	"	Part. du lot No. 186, Thorold, pour y dép. les mat. prov. de la lev. Est de la Tr. Pr.	"	5a. 2r. 21p.....	125 15	
20 "	Daniel Kelly et ux..	"	Part. du lot No. 186, Thorold, pour y dép. les mat. prov. de la lev. Est de la Tr. Pr.	"	3a. 1r. 33p.....	427 03	
9 Avril, "	John C. Jordan.....	"	Partie des lots 10 et 11 au nord de la Rue du Nord, 11 au sud de la rue du Nord et 10 et 11 au sud de la rue Fullarton, London, Ontario.....	Bureau de poste: 2,700 pd.....	"	259 22	
27 Fév., 1871.	Sam. Barker et ux....	"	Partie des lots 10 et 11 au nord de la rue du Nord, à London, Ontario.....	"	"	1 00	
16 Déc., 1872.	Wm. Carling et Hon. J. Carling et ux....	"	Partie du lot 11, au sud de la rue du Nord, à London, Ontario.....	"	8 40 pd.....	1,500 00	
						2 00	

2ÈME ETAT GÉNÉRAL — Suite.

Date.	Par qui vendues.	A qui vendues.	Propriétés vendues ou achetées.	Pour quel usage.	Étendue.	Prix.	Remarques.
17 Juin, 1873.	Sa Majesté..	Institut Royal pour l'avancement de la science....	Remise d'un empr. et concession d'un terrain sur les rues Ste. Catherine et Cathcart, Montréal, le gouvernement s'engageant à démolir l'édifice de l'exposition dans 75 jours.....	Autrefois empl. comme édifice pour l'exposit.	.....	40,000 00	
26 "	James Vernon et ux.	Sa Majesté...	Partie du lot No. 15 de la 11me concession, Seignour, rivière Trent.....	Usine de la chute Heelay.	12 acres 5 acres	1,000 00	
17 Sept., 1872.	Ordre on Conseil....	Ministère des Trav. Publiques	Transféré le "Platon" aux Trois-Rivières.....	Douane.....	.....	.....
5 Juin, 1873.	Synd. de la prop. du gouvernement, comté de Pictou, N. E.	Sa Majesté...	Lot comme sous le nom de "Terrain de l'hôpital de marine et de la Quarantaine", à Pictou, N. S. sur le havre	Quarantaine....	35 acres	4,000 00	
14 Oct., 1872.	Sessions générales de la paix, comté de la avenue.....	" "	Rapport, plan et évaluation concernant un ter. ach. pr. faire pas. un ch. cond. au Br.-Jame de Brooklyn, <i>Wish Pt., N. E.</i>	Chemin.....	873 pieds de long 30 de large.....	333 00	Payé par la localité.
9 Déc.,	Fabrique St. Zotique	" "	Remise des dommages causés par les écluses de Beauharnois, à l'église C. R. de St. Zotique, P. Q.....	.....	.....	2,500 00	
9 "	John Taylor.....	" "	Remise des dommages causés par les écluses de Beauharnois, à l'église C. R., de St. Zotique, P. Q.....	.....	.....	2,500 00	Caution pour l'entrepreneur.....

ANNEXE No. 20.

ÉTAT des réclamations soumises aux arbitres officiels, et pour eux réglées, durant l'année expirée au 30 juin 1873.

Réclamant.	Sujet de la réclamation.	Date à laquelle la réclamation a été soumise aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision.
			\$ cts.	\$ cts.	
John A. Cameron	Canal Lachine	18 mai 1872.	12,804 20	2,979 25	4 juillet 1872.
David McAlpine	Ch. de fer Européen et de l'Am. Brit. du Nord.	27 juin 1872.	2,419 25	990 00	10 août 1872.
George Rochester	Constructions sur l'Outaouais.	4 juillet 1872	2,691 00	Zéro.	21 novembre 1872.
J. et D. McFarlane	do do	do	2,949 10	do	do do
Mayhen et Fachney	do do	do	1,198 00	do	do do
Donald Monroe	do do	do	383 00	do	do do
M. Cafferty	Canal Welland	5 octobre 1872.	1,500 00	500 00	27 novembre 1872.
F. B. McNamee	Piliers et estacades, Sault au Récollet.	11 do	3,779 05	845 60	do do
S. et C. Peters	Douane, Québec.	20 février 1873.	4,168 88	2,229 40	20 mai 1873.
W. et B. Griffith	Route de la Rivière-Rouge.	21 do	660 76	624 36	12 juillet 1873.
Alex. Yuill	Constructions sur l'Outaouais.	21 avril 1873.	6,793 84		

F. H. ENNIS,
Secrétaire des arbitres.

OTTAWA, 30 juin 1873.

APPENDICE. No. 21.

ÉLARGISSEMENT DU CANAL WELLAND.

No. 17,690½.

QUÉBEC, 3 janvier 1873.

MESSIEURS,—L'élargissement du canal Welland est un ouvrage si considérable et d'une telle importance pour l'avenir du Canada, que le gouvernement fédéral désire avoir l'opinion des ingénieurs les plus distingués dans ce pays et même aux États-Unis. Ainsi je vous prie d'examiner l'élargissement projeté tel qu'indiqué sur les plans et devis préparés par notre ingénieur, M. Page, et j'ai la certitude que vous n'aurez pas d'objections à vous consulter avec M. McAlpine dont le savoir et l'expérience sont bien connus. Conséquemment, j'ai l'honneur de vous annoncer, de la part du gouvernement, que vous êtes par la présente autorisés à vous aboucher avec M. McAlpine pour lui demander son opinion sur le sujet comme homme du métier. Vous ne devez pas vous limiter aux plans et devis mentionnés plus haut; mais vous devrez aussi examiner tous les autres plans ou projets qui ont été suggérés au gouvernement et que vous trouverez dans mon bureau. Le rapport que nous attendons de vous devra déclarer si le plan de M. Page devrait, dans votre opinion, être modifié, et dans quelle partie et pour quel objet, et renfermer d'autres observations ou recommandations que vous jugerez convenables.

H. L. LANGEVIN

Ministre des travaux publics.

MM. C. S. GZOWSKÉ et KEEFER.

No. 28.600.

OTTAWA, 14 février 1873.

A l'hon. HECTOR LOUIS LANGEVIN, C.B.,
Ministre des travaux publics, etc., etc., etc.

MONSIEUR,—Conformément au désir exprimé dans votre lettre du 3 janvier, que nous examinons l'élargissement projeté du canal Welland tel qu'indiqué sur les plans et dans les devis préparés sous le contrôle de l'ingénieur en chef de votre département, nous avons pris, aussitôt que possible, les arrangements nécessaires à l'accomplissement de cette tâche, et nous avons maintenant l'honneur de vous soumettre le résultat de nos travaux.

Après une conférence préliminaire à Toronto, nous écrivîmes à votre ingénieur en chef pour l'inviter à venir nous rejoindre et à nous donner les renseignements que sa connaissance des plans et des études, en sa position officielle, mettait à le même de nous procurer (Copies de notre lettre et de sa réponse sont ci-annexées).

Pour en venir à une conclusion satisfaisante sur le mérite des différentes routes projetées décrites dans les mémoires et les documents auxquels on nous renvoyait, nous crûmes nécessaire de faire un examen personnel de la partie de la péninsule située entre les lacs Erie et Ontario. En conséquence, nous avons visité toute la ligne du canal actuel, en examinant avec une attention toute spéciale les localités près de Sainte-Catherine, Thorold, la Tranchée-Profonde, Port-Colborne et le tracé proposé par M. Grenville.

Nous avons aussi visité Chippewa, Drummondville, Queenstown et Niagara.

La connaissance intime qu'avait un de nous des différentes localités qu'on vient de nommer, et de toute cette partie du pays, jointe à la connaissance générale que nous avons tous de son caractère géologique, nous a aidés à surmonter presque toutes les difficultés causées par le sol qui, lors de notre examen, était couvert de neige.

Quoique vos instructions portent particulièrement sur l'examen des plans et devis déjà préparés, nous pensons que notre exposé, sur ce point, serait plus clair et mieux compris si, d'abord, nous donnions notre avis sur les différents tracés projetés, et terminions notre rapport par les recommandations que nous sommes disposés à faire au sujet de la ligne tracée.

Le premier de ces tracés est celui proposé par M. Grenville et approuvé par la chambre du commerce de Sainte-Catherine et quelques autres; les traits saillants de ce tracé sont : 1o. la descente de la chaîne de montagnes par deux jeux d'écluses accolées, localisées en droite ligne;—et 2o. le raccourcissement de la distance dans la nouvelle ligne à construire.

Le tracé de M. Grenville part d'un point sur la ligne localisée à Marlat's Pond et s'y relie encore près de la jonction du Twelve Mile Creek et du canal, soit une distance de 3 milles $\frac{2}{3}$; tandis que la ligne localisée a une longueur de 8 milles $\frac{2}{3}$.

On propose de racheter la différence du niveau entre ces deux points par deux jeux d'écluses accolées, dont l'un se composerait de quinze écluses et l'autre de six.

L'exploration géologique de la route a démontré qu'il s'y rencontre un chaîne de montagnes rocheuses avec une pente abrupte couverte des débris ou amas provenant de la formation solide du plateau pierreux.

La plupart des quinze écluses accolées seraient placées sur la face ou l'escarpement de ce plateau, partie dans le roc et partie dans l'argile et les amas.

La très-grande difficulté qu'il y a, dans notre opinion, d'obtenir une fondation sûre et uniforme pour les écluses ainsi localisées, le danger résultant des éboulements et de l'infiltration, danger contre lequel on ne peut pas toujours se garder avec succès, même au moyen d'une construction dispendieuse, et l'impossibilité, d'après la conformation générale de la formation pierreuse du voisinage, de trouver un autre tracé propre à l'adoption des écluses accolées, nous dispensent de pousser plus loin la discussion de ce projet.

Néanmoins, nous devons ajouter que la nature du terrain fût-elle favorable à la localisation de ce genre d'éclusage, les frais de construction étant presque le double de ceux de la ligne tracée, seraient par cela même une raison suffisante pour ne pas en recommander l'adoption.

Le tracé suivant est connu sous le nom de tracé de Chippewa, Saint-David et Niagara, ou de Queenstown.

Ce tracé entraînerait le creusement d'une forte tranchée dans le roc et l'argile du sommet de la montagne; et la localisation d'écluses accolées pour en opérer la descente à Saint-David et à Queenstown, ou Niagara; il n'y a pas d'autre alternative.

La longueur de la tranchée du sommet, de Chippewa à Saint-David, sur le tracé indiqué dans les mémoires et qu'on nous a fait observer, a plus de 7 milles. La profondeur de la tranchée au sommet, d'après les niveaux que nous avons pris, serait de 120 pieds avec une moyenne d'environ 65 pieds.

On peut trouver un sommet moins élevé sur le plateau en bas de Drummondville, où la tranchée la plus profonde aurait environ 70 pieds, avec une moyenne n'excédant pas 50 pieds; mais on rencontrerait une plus grande quantité de roc.

La longueur du canal à construire, de Chippewa à Queenstown, serait d'environ 10 milles; à Niagara d'environ 15 milles.

La grandeur du creusage qu'il y aurait à faire pour ces lignes est une des principales objections, mais il y en a d'autres. Les terminus du canal à Chippewa, ou à un point indiqué à une petite distance en haut de cette localité, constituent une objection à cause de la rapidité du courant de la rivière Niagara due à la chute d'environ 11 pieds entre sa source près de Fort-Erié et Chippewa, qui varie la conformation de ses rives, et qui, en plusieurs endroits, atteint une vitesse de plus de 5 milles et demi à l'heure. Avec un courant aussi rapide il faudrait employer constamment des remorqueurs pour tous les petits bâtiments, ce qui augmenterait les frais de transport.

Une autre sérieuse objection à la localisation du terminus à Chippewa se trouve dans la proximité du courant très-rapide de la rivière au-dessus de la chute de Niagara. Le moindre dérangement dans la machine ou gouvernail des navires à vapeur entrant dans le canal ou en sortant, ou des remorqueurs avec des bâtiments, les exposerait au danger d'être entraînés dans les rapides. La construction du pont International en bas de Buffalo et de Fort Erié, ce qui obligera tous les navires à passer par un tunnel, constitue une autre objection importante.

La puissance qu'acquiert sans cesse les voies ferrées aux États-Unis et au Canada qui s'occupent tous les jours d'accroître les facilités de communication entre le fertile pays de l'Ouest et les marchés de l'Est, exigera avant peu la construction d'autres ponts sur le Niagara dans l'intérêt des deux pays. Ces ponts, augmentant les difficultés de la navigation sur cette route, doivent être considérés comme une autre objection à ce que Chippewa devienne le terminus du canal.

Le troisième tracé est connu sous le nom de tranchée latérale de Niagara. Il part d'un point sur le canal actuel de Thorold et va aboutir près de l'embouchure de la rivière Niagara; s'il était choisi, ce tracé augmenterait la longueur du canal de près de 4 milles.

La construction des travaux essentiels au terminus d'un canal de l'importance du Welland, avec le choix de l'endroit le plus convenable sur la rivière, doit coûter une somme d'argent très-considérable.

La rivière est trop étroite et trop profonde pour y construire des travaux qui réduiraient encore sa largeur et augmenteraient la rapidité du courant—déjà assez fort pour exiger le service des remorqueurs pour tous les petits bâtiments—à un degré dangereux;—mais si ces travaux étaient exécutés ils seraient exposés à être démolis par la glace au printemps. Conséquemment, les quais, les jetés, les docks, etc., devraient être construits sur le bord de la rivière dans une profonde excavation, ce qui causerait beaucoup d'ouvrage.

La construction de trois ou quatre écluses accolées pour opérer la descente à la rivière serait inévitable, et comme il est admis généralement que ce genre d'éclusage rencontre des objections, la nécessité de l'adopter à Niagara forme une objection pour faire de ce port le terminus du canal.

L'accumulation de la glace au printemps, retenue par les vents du nord dans les environs de l'embouchure de la rivière, présente une autre objection qui n'existe pas dans le havre de Port-Dalhousie.

Aucune plainte fondée, à notre connaissance, n'a été faite contre l'adoption du havre de Port-Dalhousie comme terminus du canal Welland. Conséquemment, nous ne voyons pas de raison pour recommander la construction d'une nouvelle ligne à l'embouchure de la rivière Niagara, avec les inconvénients dont elle serait accompagnée, savoir : l'augmentation de la longueur d'environ 4 milles de canal; la difficulté et la grande dépense pour construire les travaux du terminus; la nécessité d'avoir des écluses accolées, d'employer des remorqueurs pour touer les petits bâtiments à voiles et le risque de la détention par la glace.

LE CANAL WELLAND PROPREMENT DIT.

On ne peut trouver, soit sur le lac Érié, soit sur le lac Ontario, de meilleurs ports comme terminus d'un canal reliant ces deux lacs, que Port-Colborne et Port-Dalhousie.

Depuis que le canal est ouvert, ils ont toujours servi de ports d'entrée sans être l'objet d'aucune plainte, et ils peuvent maintenant subir des améliorations peu dispendieuses de manière à répondre aux besoins de l'élargissement.

On ne peut trouver de meilleure ligne pour relier ces deux ports que la ligne du canal actuel, à moins qu'on ne soit forcé de l'abandonner pour triompher de la descente du plateau supérieur au plateau inférieur de Thorold à Port-Dalhousie, pour les raisons mentionnées dans le rapport de la commission des canaux, qui date du 24 février 1871.

Ici une ligne de déviation a été tirée entre ces deux points sous la direction de votre ingénieur, et correspond presque avec la ligne indiquée dans ce rapport.

En opérant l'élargissement on ne renoncera pas naturellement à la ligne actuelle entre Port-Colborne et Thorold, et les plans, en tant qu'ils ont été proposés pour augmenter le prisme du canal, ont notre approbation.

Nous n'avons pas vu de plans, si toutefois il y en a de préparés, pour faire entrer l'eau à Port-Colborne, ou pour la faire passer en plus grande quantité dans l'aqueduc, et conséquemment nous ne pouvons en parler.

La longueur de cette ligne de déviation, depuis le point de départ de l'ancien canal, à Marlatt's Pond, au-dessus de Thorold, jusqu'au point d'intersection à l'écluse No. 1, Port-Dalhousie, est de $8\frac{3}{4}$ milles, ou $\frac{3}{4}$ mille de moins que par l'ancienne ligne qui existait entre ces deux endroits. La différence de niveau à racheter sur cette distance est de 320 pieds.

D'après les plans qui nous ont été soumis, cela doit être accompli par 24 écluses dont 23 sur la ligne de déviation. De ces écluses, trois auront 16 pieds de chute, treize 14 pieds, une 13 pieds, deux 12 pieds, une 11 pieds et deux 10 pieds de chute. Six des biefs entre les écluses auront 630 pieds de long, cinq 730, et les autres de 1,120 à 6,930.

Nous trouvons que cette disposition des écluses donne lieu à des objections.

Là où les conditions des lieux permettent l'adoption des chutes presque uniformes, comme c'est certainement le cas ici, nous pensons qu'une aussi grande variété de chutes devrait être évitée. Pour le fonctionnement pratique du canal, pour l'usage économique de l'eau, pour la commodité d'avoir des postes de réserve en cas d'accident, il est à désirer que l'on adopte un système de chutes presque uniforme, à moins qu'il n'occasionne trop d'excavations.

Nous recommandons de racheter la différence de niveau par vingt écluses au lieu de vingt-quatre et de faire des chutes de 16 pieds en général, quelques-unes de 17 pieds, de manière à faire face aux besoins.

Par cet arrangement, on économiserait quatre écluses, et on diminuerait la longueur des biefs et la durée du transit,—tandis que les points de partage du grand bief entre les écluses Nos. 7 et 8 et celui de la traverse du Grand Occidental entre les écluses Nos. 16 et 17 resteraient les mêmes, et que la position modifiée procurerait une meilleure traverse du Twelve Mile Creek, et épargnerait la construction d'un aqueduc en siphon sous le canal.

Pendant que l'inclinaison du terrain de Thorold à Port-Dalhousie présente la seule route possible pour une seule rangée d'écluses partagées avec d'amples bassins entre elles, des difficultés très-sérieuses ont été mises au choix d'un tracé convenable par certains droits conférés par charte du parlement, depuis que le canal actuel a été construit.

Ce sont les trois traverses du chemin de fer : deux du Welland et l'autre du Grand-Occidental—celle-ci se trouvant sur une pente de près de 40 pieds par mille.

Dans ces circonstances, nous pensons que votre ingénieur a choisi le meilleur endroit pour la traverse du Grand-Occidental ; mais sa décision au sujet du chemin de fer de Welland entoure la ligne de très-grandes difficultés en la faisant passer dans le ravin de Thorold.

Il devra y avoir deux biefs à cet endroit où il est impossible de se procurer des bassins extérieurs sans creuser profondément dans le roc,—où la surface du canal sera si limitée qu'une simple éclusée aurait l'effet de faire baisser l'eau de 13 pouces dans l'un et de 20 pouces dans l'autre, et où, pour empêcher les navires d'échouer, il faudrait retirer des écluses au moyen des déversoirs, un volume d'eau considérable.

Une marge doit être laissée dans tous les biefs pour un niveau variable, en général, de quelques pieds seulement là où des bassins peuvent être construits, mais ici il serait nécessaire de baisser les seuils et les niveaux de un à deux pieds afin de pourvoir à l'éclusage.

Pour éviter cette complication de la navigation, nous suggérons que la ligne d'élargissement suive celle du canal actuel jusqu'à Thorold, en passant par la petite tranchée profonde, et qu'après être descendue dans le premier bassin entre les deux écluses supérieures, elle décrive une courbe au nord du village et se relie avec la ligne projetée à quelque point en aval de la carrière à ciment de Brown. Sur cette ligne il y a une écluse de prise d'eau déjà construite et la moitié de l'excavation creusée dans la hauteur de la petite Tranchée-Profonde ;—cette hauteur, que doit inévitablement traverser toute ligne de déviation, part d'en haut de Thorold. Il y aura des biefs entre les écluses de mille à douze cents pieds de long et des facilités pour se procurer un volume d'eau suffisant pour le fonctionnement du canal ; tandis que, par l'arrangement convenable des écluses et des niveaux et en reculant un peu à l'est la ligne du chemin Welland, sans en changer la pente, on peut obtenir une bonne traverse pour cette voie ferrée.

En considérant la question sous les rapports du génie et du commerce, nous pensons que cette ligne est la meilleure pour l'élargissement du canal, et quand même la compagnie

du chemin de fer serait obligée d'avoir un pont-levis construit à l'endroit le plus élevé de sa pente, cette nécessité ne serait pas considérée comme une objection insurmontable; mais au point de vue des intérêts généraux du commerce, elle constituerait un inconvénient auquel on devrait inévitablement se soumettre.

Il est vrai que l'adoption de cette ligne entraînerait des changements de traverses de rues et l'achat de quelques privilèges de moulins; mais nous sommes d'opinion qu'elle n'occasionnerait pas plus de dépenses que celle passant par le ravin, tandis qu'elle serait, sous tous les rapports, beaucoup plus favorable à la navigation. Et quant à la disposition des écluses que nous suggérons, nous ne pensons pas qu'il y ait une grande différence dans le prix, pendant que nous sommes franchement d'opinion qu'elle donne plus de facilités à la navigation que celle qui a servi de base à la préparation des plans.

Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de construire le ponteau sous le canal, près de la traverse du Grand-Occidental. Il vaudrait mieux—ce qui diminuerait considérablement la dépense—faire passer le chemin au-dessus du canal, sur un pont tournant placé sur les murs de l'écluse et sur la pente en talus qui en forme l'accès.

Nous avons examiné le plan général d'une écluse qui nous a été soumis avec les autres plans.

Nous avons remarqué qu'on n'a pris aucune disposition pour remplir la chambre de l'écluse par les murs, et que par conséquent elle doit être remplie entièrement par les portes. Nous considérons que c'est là un défaut auquel on devrait remédier.

On devrait prendre des mesures pour remplir la chambre de l'écluse par les murs et par les portes, de manière à diminuer la durée du passage des navires et empêcher le gonflement qui se produit quand l'eau y est introduite dans une seule direction.

Il y a des points d'une importance moindre sur lesquels nous pourrions suggérer des modifications, mais nous considérons qu'elles viendront naturellement à l'esprit de l'ingénieur qui sera chargé de l'exécution des recommandations que nous avons faites.

Il est bon de faire observer que le temps que nous avons pris pour examiner la question et arriver aux conclusions que nous vous avons communiquées, n'a pas, selon nous, retardé la marche de cet ouvrage important;—car, outre l'avantage d'avoir pu fixer sur l'importance du sujet des esprits désintéressés, le court ajournement de l'époque—25 janvier courant—pour la réception des propositions, ne peut être regardé dans la pratique comme un retard. L'hiver, dans cette partie du pays, au 25 janvier, peut être regardé comme fini, et il n'aurait pas été sage de permettre l'extraction de la pierre pour les écluses, à peu près le seul ouvrage qui pût alors être entrepris, avant la fin des fortes gelées. On n'aurait pu faire, avec avantage, aucune autre préparation pour l'accomplissement des travaux avant l'arrivée du printemps.

Après avoir attentivement examiné la question, nous sommes tous d'opinion :

Que l'on ne peut, pour faire face aux exigences actuelles et futures du commerce entre la chaîne des lacs de l'ouest et les cours d'eau d'Ontario et de l'est, trouver, sur la péninsule canadienne, une ligne de canal qui convienne mieux que celle déjà recommandée par la commission des canaux;

Que la meilleure entrée et la meilleure issue pour un tel canal se trouvent aux ports de Colborne et de Dalhousie;

Que des écluses accolées ne devraient pas être mises sur un canal de navigation internationale comme celui-ci, mais qu'elles devraient être séparées par des bassins assez vastes pour permettre aux navires marchands de les franchir sans le moindre inconvénient;

Enfin, que la ligne partant des environs de Thorold pour aboutir à Port-Dalhousie, avec les modifications que nous avons recommandées, rencontre toutes les exigences du trafic bien mieux que toutes celles qui nous ont été suggérées ou qui se sont présentées à nous avant notre examen.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

C. S. GZOWSKI.
SAMUEL KEEFER.
WM. McALPIN.

(Copie de lettre à l'ingénieur en chef, Travaux publics.)

MONSIEUR.—En qualité d'ingénieurs nommés par le gouvernement pour examiner les plans d'élargissement du canal Welland, ainsi que certains projets pour la réalisation de ces travaux, nous venons de nous réunir en cette ville pour nous occuper des questions qui nous ont été confiées. Avant d'aller visiter le canal et d'entrer en fonctions, nous pensons qu'il est de notre devoir de vous inviter, comme ingénieur en chef ayant dirigé les études et préparé les plans, à venir nous rencontrer au canal. Nous nous y rendrons vendredi, 30 courant, et s'il vous est possible de venir nous y rejoindre aussitôt, nous serons contents de pouvoir bénéficier des informations qui, par votre connaissance officielle des plans et des études, vous êtes si bien en position de nous donner.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

C. S. GZOWSKI.
SAMUEL KEEFER.
W. J. McALPINE.

M. JOHN PAGE,
Ingénieur en chef,
Département des Travaux publics.

(Copie d'une lettre de l'ingénieur en chef, Travaux publics.)

MESSIEURS.—Je viens de recevoir votre lettre du 29 courant, m'annonçant que "en qualité d'ingénieurs nommés par le gouvernement pour examiner les plans d'élargissement du canal Welland, ainsi que certains projets pour la réalisation de ces travaux," vous m'invitez à aller vous rencontrer au canal.

En réponse, j'ai l'honneur de vous annoncer que je ne puis y aller. Néanmoins, veuillez recevoir un exemplaire de mon rapport général, daté du 29 avril 1872, sur le projet d'élargissement du canal que le gouvernement a approuvé, comme j'en ai été officiellement averti, par une lettre en date du 21 juin 1872, et pour l'exécution duquel il a obtenu un vote de l'arlement.

Je vous envoie aussi des exemplaires des différents devis des travaux tels qu'annoncés, et pour lesquels des soumissions ont été reçues.

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

JOHN PAGE.

MM. Gzowski, Keefer et l'hon. W. J. McAlpine.

(No. 18,298.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.
OTTAWA, 27 janvier 1873.

MONSIEUR.—J'ai reçu ordre de l'honorable ministre des travaux publics de vous transmettre le rapport de MM. Gzowski, Keefer et McAlpine, sur l'examen qu'ils ont fait dernièrement des différentes routes proposées pour l'élargissement du canal Welland. Le ministre désire que vous donniez attention au sujet, et surtout à cette partie du rapport qui concerne la ligne entre Thorold et Port-Dalhousie, vu que ces messieurs suggèrent un arrangement qui diffère d'avec celui que le Département avait l'intention de suivre.

Le ministre, avant de donner des instructions définitives sur le sujet, désire connaître vos vues, et serait heureux de savoir le plus tôt possible ce que vous en pensez.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

M. John Page,

Ingénieur en chef. Travaux publics,

Ottawa.

OTTAWA, 12 mars 1873.

Le Secrétaire des Travaux publics :—

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 27 du mois dernier, renfermant un rapport de MM. Gzowski, Keefer et McAlpine sur un examen qu'ils ont fait dernièrement des différentes routes proposées pour l'élargissement du canal Welland, au sujet duquel l'hon. ministre désire connaître mes vues avant de prendre une décision définitive sur la question.

Afin de pouvoir me conformer à ce désir, j'ai lu attentivement ce rapport, et j'ai maintenant l'honneur de soumettre, pour l'information du département, les remarques suivantes

Il me semble que les conclusions auxquelles sont arrivés ces messieurs sont en substance comme suit :—

1o. Qu'après avoir examiné les différentes localités, les ports des lacs, aux deux extrémités du canal actuel, sont regardés comme les meilleurs pour l'élargissement de cette voie de communication, et que les principaux points de la ligne telle que localisée entre Thorold et Port-Dalhousie ont aussi reçu leur approbation.

2o. Que des écluses détachées sont regardées comme plus avantageuses pour une ligne de navigation aussi importante que le canal Welland, et par conséquent que des écluses accolées ne sont pas approuvées. Ainsi toute route sur laquelle ce système d'écluses serait nécessaires est condamné.

3o. Ils recommandent que l'extrémité sud de la nouvelle ligne soit changée, de manière que le canal élargi puisse passer dans le village de Thorold,—et que les écluses aient de 16 à 17 pieds de chute sur tout le parcours, de sorte qu'il n'y ait que 20 écluses entre Thorold et Port-Dalhousie, au lieu de 24 comme sur la ligne tracée, et pour une partie desquelles des soumissions ont été reçues.

4o. Ils recommandent que des mesures soient prises pour remplir les écluses "par les murs et par les portes de manière à diminuer la durée du passage des navires," etc., etc.

Relativement aux différents sujets énumérés plus haut, je puis déclarer :—Que les raisons qui ont déterminé le choix de la ligne localisée sont toutes exposées dans mon rapport du 29 avril 1872; on y trouvera aussi une description de chacun des havres qui ont été proposés pour servir d'entrées au canal sur les lacs Érié et Ontario.

Relativement à la rade de l'embouchure de la rivière Niagara, les "ingénieurs" font remarquer que la construction des travaux d'entrée pour un canal aboutissant à cet endroit, tendrait à augmenter d'une manière dangereuse la rapidité déjà grande du courant de la rivière qu'ils décrivent comme étant "*trop étroite et trop profonde*" pour en permettre l'érection.

La rivière à l'endroit où la ligne appelée "*la Tranchée Latérale*" y pénètre, a un *demi-mille* de large, et au milieu de 70 à 90 *pieds de profondeur*. Ainsi, il est difficile de comprendre comment la construction des jetées d'entrée pourrait influer sur un cours d'eau de ce volume, ou comment son prétendu "manque de largeur" peut être regardé comme une objection raisonnable à ce qu'il serve de passage à un canal.

Je considère qu'il est à propos de corriger, dès le commencement, l'assertion faite par les "ingénieurs" dans leur rapport, que la ligne telle que tracée est presque celle indiquée par la commission des canaux.

Les archives du département montrent que les études ont été commencées en août 1870 ; et je puis ajouter que la rapidité avec laquelle les explorations ont été faites, a permis de déterminer les points principaux de la route vers la fin du mois d'octobre suivant.

Lorsque je comparus devant la commission des canaux, à la fin de novembre de la même année, je l'informai que la nouvelle ligne partirait d'un point en amont de Thorold et descendrait jusqu'à Port-Dalhousie. Cette information lui indiquait la direction générale de la ligne proposée sur la carte, qu'adopta son rapport de 1871.

En général, quand des ingénieurs sont invités à une consultation relativement à des grands travaux publics, ils s'occupent des faits principaux, rarement des détails. Le seul objet étant d'arriver à de bonnes conclusions, basées sur les faits et l'expérience, les questions sont ordinairement présentées franchement et sans réserve.

Mais dans ce cas, on a mis de côté les faits principaux, pour ne s'occuper que des détails auxquels on a donné une importance extraordinaire.

En un mot, on trouve dans le rapport nombre de particularités qu'on n'a pas coutume de trouver dans les documents de ce genre, comme il sera clairement démontré plus loin.

2o. Je m'accorde avec les "ingénieurs" pour rejeter l'adoption d'écluses accolées sur une voie de navigation de cette importance et du caractère projeté ; et, comme eux, je trouve qu'il n'est pas nécessaire ou convenable maintenant de construire de doubles écluses.

Dans leur rapport, cependant, ils ne disent pas pourquoi ils en sont venus à ces conclusions. Ainsi, il est bon d'énoncer en peu de mots, pour l'information du département, quelles sont mes vues sur ces deux questions.

On ne peut citer aucun cas où l'on ait abandonné une ligne favorable à la construction d'écluses détachées sur un canal à bâtiments pour une autre où il aurait fallu ériger des écluses accolées.

Au contraire, on s'efforce toujours de trouver une route où la nature donne le plus de facilités pour passer d'un niveau élevé à un niveau inférieur, et de l'adopter même quand la longueur du canal en serait de beaucoup augmentée.

On a trouvé que les écluses accolées conviennent assez bien sur une ligne de navigation de bateaux ; mais même pour cette fin et avec une double rangée de ces écluses, elles sont moins utiles, et plus dispendieuses à construire et à entretenir que les écluses séparées par des biefs d'une moyenne longueur.

Elles sont aussi sujettes à des accidents d'une nature sérieuse qui pourraient empêcher pour un temps la navigation sur toute une rangée et faire beaucoup de dommage aux navires dans les écluses inférieures.

Comme je l'ai appris de personnes dignes de foi, cela est arrivé plusieurs fois à Lockfort, sur le canal Érié, et à ma connaissance, il y a quelques années, un semblable accident eut lieu dans le canal Rideau ; lequel eut pour résultat de faire couler à fond un bateau dans l'écluse inférieure d'une rangée, et causa beaucoup de dépenses et de retards.

Si de tels accidents arrivent dans des canaux à bateaux, il est clair que le risque serait beaucoup plus grand avec des écluses accolées sur un canal à bâtiments comme celui de Wre-land où le trafic sera si énorme.

Naturellement, toute personne familière avec les besoins de la navigation admettra de suite que si les écluses sont accolées, il faudra en construire deux rangées. Cela nécessiterait une dépense immédiate d'au moins le double d'argent qu'il faudrait pour la construction d'une ligne d'écluses détachées, tandis que celles-ci pourraient être doublées en aucun temps si le commerce l'exigeait et cela à moins de frais que ne le demanderait la construction, dès le principe, d'une double rangée d'écluses accolées.

Conséquemment, on ne crut pas utile de recommander pour le présent l'adoption d'aucune sorte de doubles écluses, vu que l'on n'en a pas besoin actuellement, tandis que la grande dé-

pense additionnelle que leur construction entraînerait, jointe à l'intérêt sur cette somme et à l'entretien des ouvrages serait au moins égale, sinon plus, considérable que le montant qu'elles auraient d'abord coûté avant qu'on en eût besoin, sans compter que dans l'intervalle la propriété aurait pu considérablement se détériorer.

Le commerce qui se fait en aval du canal actuel est, en chiffres ronds, d'un million de tonneaux par année, — et celui qui vient de Buffalo par le canal Érié est d'à peu près le double, — ce qui fait environ trois millions de tonneaux par année qui sont transportés à l'est par ces deux voies de communication.

On évalue en moyenne la capacité de transport du canal élargi avec de simples écluses détachées, doubles chemins de halage et autres arrangements projetés à au moins neuf millions de tonneaux par année dans une direction, ou à peu près trois fois autant que le trafic qui se fait maintenant sur les canaux Welland et Érié.

30. A l'extrémité sud de la ligne telle que tracée, les "ingénieurs" suggèrent un changement qui ferait passer le canal dans le village de Thorold. La principale raison qu'ils donnent pour ce changement est qu'ils considèrent que la disposition des écluses donnent lieu à des objections. Voici comment ils décrivent cette disposition :—

"D'après les plans qui nous ont été soumis, cela (la différence du niveau de l'eau) doit être accompli par 24 écluses, dont 23 sur la ligne de déviation. De ces écluses trois auront 16 pieds de chute, treize 14 pieds, une 13 pieds, deux 12 pieds, une 11 pieds et deux 10 pieds de chute. Six des biefs entre les écluses auront 630 pieds de long, cinq 730, toris 830, et les autres de 1,120 à 6,930."

Sur un profil d'une nouvelle ligne d'essai, quelque disposition du genre de celle décrite plus haut peut être indiquée comme celle qui s'adapte le mieux aux niveaux de la région où elle passe, mais l'intention est de donner aux 24 écluses une chute de 12 et 14 pieds. Ceci est clairement démontré sur les plans qu'ont vus les entrepreneurs de certaines positions des ouvrages pour lesquelles ils ont soumissionné. Ces plans ont été mis à la disposition des "ingénieurs" à Ottawa, et ils en ont examiné avec attention des doubles à Thorold.

Ainsi il semble étrange que, avec des documents exacts devant eux, ils aient pu par inadvertance se tromper au point de donner le galimatias décrit plus haut comme le projet en vue.

En parlant des trois traverses de chemin de fer qui coupent inévitablement la ligne, ces messieurs mentionnent le fait que le Grand-Occidental a une pente de 40 pieds par mille, et que la meilleure traverse pour ce chemin a été choisie; mais que la "décision au sujet du chemin de fer de Welland entoure sa (la) ligne de très-grandes difficultés en la faisant passer dans le ravin de Thorold."

Cependant, ils ne mentionnent pas le fait qu'aux deux endroits où le chemin de fer Welland est coupé, le terrain est plat et uni.

A l'endroit où l'une de ces traverses serait transportée, si la recommandation des "ingénieurs" prévalait, la pente est de 53 pieds par mille, autre fait que ces messieurs ont oublié de mentionner.

Ils ont quasi passé sous silence le fait, évident pour qui est familier avec de tels sujets, qu'un pont-levis sur une pente ou inclinaison comme celle qui vient d'être mentionnée, nuirait tellement au chemin de fer qu'il en rendrait le fonctionnement impossible.

Les canaux et les chemins de fer étant de grandes routes dont le public fait son profit il faudrait des raisons réellement fortes pour permettre qu'on affecte sérieusement l'une au bénéfice de l'autre.

Mais cela pourrait être justifiable dans le cas où le résultat obtenu aurait plus d'importance que les intérêts que l'on aurait sacrifiés.

Néanmoins, adopter une telle ligne de conduite, quand il n'y a pas de nécessité, sera certainement une erreur, tandis que la soutenir sous le prétexte d'amélioration publique, comme dans le cas actuel, semble, pour ne pas dire plus, être une absurdité évidente.

On peut dire de plus qu'en suivant la ligne suggérée par ces messieurs, il faudrait acheter au moins cinq milles, et acquérir nombre de résidences particulières et de lots à bâtir.

En un mot, en faisant passer, par le village de Thorold, un canal aussi grand qu'on projette, serait frapper au cœur cette localité, traverser la principale rue à un angle qui nécessiterait son isolement de la grande route et nuirait beaucoup aux habitants.

Ce serait jeter aussi le point de divergence de deux importantes lignes de navigation au centre du village, où le trafic serait resserré dans un espace relativement petit, — difficulté qui prendrait de nouvelles proportions à mesure que le commerce du canal augmenterait.

A ce sujet, on peut mentionner que le trafic du Grand-Occidental passe maintenant par le chemin de fer de Welland et rend ce chemin, qui transporte beaucoup de grains durant l'été, d'une très-grande importance pour le public ; en conséquence, on ne devrait prendre à la légère aucune action qui portât atteinte à cette route utile. (*Voir copie de la lettre du directeur-gérant ci-annexée.*)

Une des plus grandes difficultés que l'on a rencontrées dans la localisation de la ligne dans ce voisinage a été d'éviter de nuire aux voies de communications actuelles, et en même temps d'assurer la route la plus praticable pour la nouvelle partie du canal.

Pour accomplir cette œuvre d'une manière intelligente, on a attentivement exploré ce pays, tracé plusieurs lignes d'essai, et recueilli toutes les informations nécessaires pour en arriver à une bonne conclusion sur ces points essentiels.

On a trouvé que le chemin de Welland pourrait être traversé avantageusement à Marlatt's Pond, à un demi-mille environ de l'endroit où commence la pente et où la voie est presque unie et les rails placés à dix pieds au-dessus de la surface du canal actuel.

Ici une vaste étendue d'eau présente le meilleur point de divergence du nouveau d'avec l'ancien canal, et où l'on peut faire à peu de frais des bassins profonds capables de contenir un nombre considérable de navires, quand on le jugera nécessaire.

Si on avait choisi, au nord de cet endroit, un point de divergence du canal actuel, il aurait fallu traverser le chemin de Welland sur une inclinaison de 83 pieds et entre les bords d'un ravin, — fait qui seul a été regardé suffisant pour condamner ce tracé.

En 1854, M. W. Shonby, dans l'exploration d'un tracé pour "la tranchée latérale" Niagara, s'est éloigné de l'ancien canal à un endroit situé environ à mi-chemin de la "petite tranchée profonde." Cependant, il attire l'attention sur le fait qu'une ligne directe peu être tracée à Marlatt's Pond, si nécessaire ; mais il ne suggère pas de passer plus bas que le défilé dans le village de Thorold, et cela quand le chemin de fer de Welland n'existait pas.

Relativement aux biefs entre les écluses, à l'extrémité sud de la nouvelle ligne, les "ingénieurs" déclarent, comme on l'a vu déjà, qu'il y en a "6 de 630 pieds, 5 de 730 pieds, etc., tandis qu'il est démontré sur les plans soumis aux entrepreneurs, et qu'ont vus aussi les "ingénieurs," qu'il y a un bief de 660 pieds, 5 de 700 à 800 pieds et 7 de 800 à 900 pieds.

Ils disent encore "qu'il devra y avoir deux biefs à cet endroit, où il est impossible de se procurer des bassins extérieurs sans creuser profondément dans le roc."

C'est encore une erreur. Il n'y a qu'un seul bief qui n'ait pas de bassin extérieur, à savoir : celui qui se trouve entre les vingt-troisième et vingt-quatrième écluses, tel qu'indique sur les plans. Néanmoins ce bief a 780 pieds de long sur près de 160 de large, à savoir : — c'est de fait un bassin.

De cet exposé inexact, on a tiré des déductions qui ont conduit à des conclusions erronées, sur lesquelles il faut attirer l'attention ici.

Si l'approvisionnement d'eau n'était pas distribué d'une manière uniforme dans toute les parties d'un canal aussi grand que celui qui nous occupe maintenant, l'évaporation, la filtration, etc., l'auraient bientôt vidé, indépendamment de ce qu'il faudrait pour les fins d'éclusement.

Quand l'eau sera prise dans le lac Érié, on espère que la pente du canal sera suffisante pour donner une rapidité moyenne d'environ $\frac{3}{4}$ de mille par heure, et l'on se propose de faire d'autres arrangements pour rendre ce courant continu, s'il est nécessaire.

Le passage de ce volume d'eau considérable sera assuré sur tout le parcours par une série de déversoirs placés généralement dans les coursiers, à peu de distance des écluses respectives.

Ces déversoirs doivent avoir des ouvertures avec pertuis assez larges pour répondre aux besoins selon les lieux et les circonstances.

Ainsi un volume d'eau de 3 à 6 fois plus considérable que celui requis pour des fins d'éclusage, passera en tout temps dans chaque bief entre les différentes écluses.

Conséquemment il deviendra manifeste que les calculs basés sur une théorie qui traite de la question comme si le canal se composait d'une série de biefs d'eau morte, sujets à être vidés par chaque écluse nécessaire à la navigation, ne sont d'aucune valeur dans la pratique.

Le temps employé à remplir une écluse n'est pas plus d'un quart de celui que prend un navire pour passer d'un niveau à l'autre,—tandis que l'eau coule constamment à travers et sur les déversoirs aussi vite que si elle se déchargeait dans une écluse.

Tel étant le cas, il n'y a pas la moindre probabilité que le niveau baisse ; mais au contraire, il faudra régler l'écoulement pour empêcher les biefs de se trop remplir, si l'espace de temps entre les éclusages est considérable.

Dans le canal actuel, les niveaux sont rarement, si jamais, réduits au-dessous de la hauteur nécessaire à la navigation, si ce n'est dans les biefs où les moyens de contrôler l'approvisionnement pour les moulins sont défectueux.

Il y a, cependant, une grande différence entre l'époque actuelle, où l'on fait venir l'eau d'une source limitée et incertaine, et le temps où le niveau du canal permettra de la faire venir du lac Erié. Alors le volume d'eau n'aura besoin que d'être limité par le courant que l'on introduira judicieusement dans le prisme du canal.

Naturellement, il est désirable d'avoir des bassins voisins des biefs de moyenne longueur, quand on peut se les procurer à des frais raisonnables ; mais en faire un d'environ 160 pieds de large, cela ne compenserait pas de la destruction d'une grande route publique comme le chemin de Welland. Surtout parce que après l'avoir fait, le trafic de l'ancienne et de la nouvelle ligne n'aurait d'issu que par un chenal qui aurait à peine la largeur plus haut mentionnée.

De plus, parce que la quinzième partie de la dépense probable nécessaire pour opérer un changement aussi radical, suffirait pour construire un bassin entre le 23^{ème} et 24^{ème} écluses, s'il en était besoin à aucune époque,—ce que dans les circonstances il n'y a aucune raison de croire.

La recommandation des "ingénieurs" de racheter la différence de niveau par 20 écluses au lieu de 24, et de faire des chutes de 16 pieds en général, quelques unes de 17 pieds, s'accorde si peu avec ce qui a été dit même sur les canaux à bateaux d'une longueur relativement petite, qu'il est nécessaire d'examiner attentivement une proposition aussi extraordinaire.

Il a déjà été démontré que les écluses sur la ligne doivent avoir 12 et 14 pieds de chute, et que ces messieurs ont eu l'occasion de connaître ce fait. La défense qu'ils prennent du système de chutes uniformes, comme si c'était quelque chose de nouveau, est par conséquent, pour ne pas dire plus, tout à fait inutile.

La recommandation qu'ils font relativement à l'augmentation de la chute des écluses a sans doute pour but principal d'allonger les biefs entre eux, et de faire passer la ligne dans le village de Thorold.

Il a déjà été démontré quel effet aurait la réalisation de ce dernier changement sur la propriété du village et sur le chemin de Welland, ainsi il est inutile d'en parler de nouveau.

Mais il est à propos de mentionner que, en suivant la ligne à travers Thorold la courbure serait beaucoup augmentée aux endroits où les écluses seraient situées, et que l'on serait obligé de faire venir, pendant un ou deux mois, l'eau du canal actuel durant la marche des travaux ;—fait qui entraînerait de graves conséquences.

Si la chute des écluses était augmentée, le nombre de celles-ci se trouverait naturellement moindre, et aurait jusqu'à un certain point l'effet de diminuer la quantité de maçonnerie, mais il faudrait faire beaucoup plus de creusage, de sorte que, tout considéré, les frais de l'ouvrage seraient considérablement accrus, outre que les portes et les fondations courraient plus de risques.

Quand il s'est agi de fixer la hauteur des différents niveaux, la question de la chute des écluses a été soigneusement examinée sous toutes ses faces, et rien n'a été épargné pour arriver à de bonnes conclusions.

Tous les ouvrages qu'on a pu se procurer ont été consultés, et la disposition des écluses de la plupart des canaux sur ce continent et en Europe a été étudiée. Les renseignements que j'y ai puisés, joints à mon expérience dans la construction et le fonctionnement pratique des canaux, ont donné lieu à des décisions sur les principes que, après un examen attentif, je crois parfaitement exactes.

Sur la pente rapide au bas de la montagne, les écluses telles qu'indiquées sur les plans auront une chute de 14 pieds, arrangement qui convient le mieux aux niveaux et à d'autres circonstances incontrôlables.

On croit que c'est la plus élevée que l'on peut introduire sur un canal comme celui-ci, où les portes sont larges, et où il est en même temps de la plus haute importance qu'elles soient mises en mouvement aussitôt que possible, et avec le moins de risques.

Sur le vaste système de canaux à bateaux de l'État de New-York, où les écluses n'ont que 18 pieds de large, les chutes perpendiculaires ont toutes moins de 12 pieds, excepté dans deux ou trois sorties de rivière, où dans un cas il y a une chute d'environ 15 pieds quand l'eau est très-basse.

Sur les canaux de l'Angleterre, la chute des écluses a rarement plus de 11 pieds, même souvent beaucoup moins. La chute des écluses sur les canaux du St. Laurent est généralement de 9 à 10 pieds, sauf à la partie inférieure du canal Lachine, où la chute est de 13 pieds.

Sur le canal Welland actuel, où les écluses ont $26\frac{1}{2}$ pieds de large, quelques-unes ont 14 pieds de chute; les autres ont $12\frac{1}{2}$ pieds et au-dessous, excepté à Port Robinson et Welland. Les écluses à ces deux endroits ont $26\frac{1}{2}$ pieds de large avec 17 pieds de chute maintenant; mais quand le point de partage sera mis au niveau du lac Erié, elles n'auront que 9 pieds de chute.

En soumettant un plan pour le canal Caughnawaga, M. John B. Jarvis a proposé de faire des écluses d'environ $12\frac{1}{2}$ pieds de chute, et M. Walter Shanley, dans son rapport sur la tranchée latérale de Niagara, fixe le minimum de la chute des écluses sur cette ligne à 14 pieds.

Sur d'autres projets de lignes du même genre dans cette province, les écluses, en général, ont de 10 à 12 pieds de chute.

Je ne me rappelle d'aucun cas où un ingénieur d'expérience, après un mûr examen, ait conseillé de construire des écluses de 17 pieds de chute sur une ligne de navigation comme sera le canal Welland élargi, et où les portes demandent à être mises en mouvement d'une manière si expéditive.

40. Les "ingénieurs" conseillent de prendre "des mesures pour remplir la chambre de l'écluse par les murs et par les portes, de manière à diminuer la durée du passage des navires," etc.

Dans le fonctionnement pratique des canaux, le mode d'approvisionnement d'eau les écluses a naturellement occupé beaucoup l'attention, et de nombreux projets ont été essayés pour l'opérer d'une manière expéditive et satisfaisante. En général, ces projets peuvent être classés comme suit :—

10. En faisant passer l'eau de chaque côté des portes par des pertuis pratiqués dans les murs;

20. En construisant un aqueduc en syphon, parallèle au mur de l'écluse, pour conduire l'eau à des tunnels formés à un ou plusieurs endroits, comme Sir William Cubitt l'a fait, il y a plusieurs années, pour améliorer la navigation de la Severn;

30. Par des pertuis de différentes espèces construits dans les portes elles-mêmes.

Le premier plan fut adopté pour les écluses sur les canaux d'Ottawa, il y a plus de quarante ans; mais on s'aperçut que l'action de l'eau et de la gelée endommageait les murs tellement que, pour empêcher qu'ils fussent entièrement détruits, il devint nécessaire de combler les tunnels et de faire passer l'eau par des pertuis placés dans les portes. Quoique les tunnels répondent bien aux besoins dans certains pays, ils ne conviennent pas au Canada où les froids sont si grands.

Sur les canaux du Saint-Laurent et de Welland, qui furent construits longtemps après ceux que je viens de mentionner, l'eau, pour remplir ou vider les écluses, passe entièrement par des ventelles placées dans les portes. Ce mode a parfaitement répondu à ce dessein, outre qu'il donne l'avantage d'examiner et de réparer promptement les appareils quand ils se dérangent.

Généralement le temps employé pour remplir ou vider une écluse sur le canal Lachine au moyen des soupapes hydrauliques en usage maintenant, est de 4 à 5 minutes — ce qui n'est, comme on l'a déjà vu, qu'une petite partie du temps que prend un navire pour passer d'un bief à un autre.

Cependant, les écluses de 14 pieds de chute sur le canal Welland élargi pourront, au moyen du genre de soupapes qu'on se propose d'employer, être remplies en 3 minutes $\frac{1}{2}$ s'il le faut; mais quoique pourvus de tous les moyens pour atteindre ce but dans ce laps de temps, je ne pense pas qu'il serait judicieux de l'accomplir en moins de cinq minutes.

Avant d'en venir à une décision sur le mode de remplir ou de vider les écluses, tous les différents plans qu'on savait avoir été en usage auparavant ont été attentivement examinés dans le but de les modifier en les adoptant aux circonstances.

On verra que des aqueducs en maçonnerie seulement, soit dans le voisinage immédiat des portes, soit parallèles aux murs, donnent lieu à des objections pour la raison plus haut relatée.

On pourrait, croirait-on, faire disparaître ces difficultés en couvrant les parois des aqueducs en fonte ou même en fer forgé, ou en y introduisant de grands tuyaux en fer en communication avec la chambre de l'écluse; mais l'oxydation d'une si grande surface de métal, jointe à la difficulté inévitable pour pénétrer dans ces tuyaux afin de leur faire subir les réparations nécessaires, causerait probablement en cas d'accident quand le canal serait ouvert, une sérieuse interruption de la navigation.

De plus, on a considéré, après un profond examen de la question, que le risque que courrait l'appareil de manœuvre, le dommage auquel seraient exposés les murs, etc., par l'adoption de ce mode d'alimentation du canal, feraient plus que de contrebalancer les avantages qu'il pourrait procurer.

Après avoir considéré de nouveau la question, il ne me paraît pas exister de raison pour modifier la décision à laquelle on est arrivé, surtout quand on pense qu'en introduisant le système d'aqueducs, ce serait augmenter considérablement les frais d'entretien, et nécessiter maintenant une dépense additionnelle de 40 à 50 milles piastres par écluse, — soit en tout une somme de beaucoup plus de (\$1,000,000) *un million de piastres pour cet objet seulement.*

En terminant, je pense à propos d'exposer sommairement pourquoi, selon moi, la ligne choisie pour l'élargissement du canal devrait être approuvée, et de répéter quelques-unes des principales raisons pour lesquelles je crois que les suggestions contenues dans le rapport des "ingénieurs" devraient être rejetées :

1o. La ligne telle que tracée est la meilleure qu'on puisse obtenir dans l'espace compris entre le canal en amont de Thorold et le lac Ontario.

2o. Elle passe dans la campagne en arrière du village de Thorold et de la ville de Sainte-Catherine, à un endroit où l'expropriation n'entraîne pas beaucoup de frais, tandis que le pouvoir d'eau donnera dans la suite du prix aux terres;

3o. Les intérêts de la route, tant par mer que par terre, sont aussi assurés que le permettront les circonstances;

4o. La longueur des biefs, la disposition des bassins, les chutes des écluses et les moyens de les remplir ou vider, sont arrangés de manière à rendre le fonctionnement du canal efficace et expéditif, sans encourir des risques inutiles le tout d'après les principes de la plus stricte économie.

De l'autre côté, on peut dire relativement aux changements proposés par les "ingénieurs":

1o. Que mettre le point de partage entre le nouveau canal et l'ancien dans le cœur du village de Thorold diminuerait l'efficacité de ces deux routes, tout en augmentant à un haut degré et sans nécessité les frais de l'ouvrage;

2o. Qu'en traversant le chemin de fer Welland, vers le centre de sa pente la plus élevée, le trafic serait affecté au point de rendre cette voie parfaitement inutile au point de vue de la sûreté;

3o. Qu'en augmentant la chute des écluses on accroîtrait le risque des accidents et le prix des travaux sans avantage pour la navigation;

4o. Que remplir ou vider les écluses de la manière suggérée n'est pas nécessaire, attendu que cette besogne peut être faite aussi vite que les circonstances le permettront sans condamner la navigation à courir les risques qui sont inséparables des tunnels et de leurs accessoires.

En un mot, aucun avantage ne résulterait de l'adoption des recommandations des "ingénieurs" au contraire, il y a de bonnes raisons de croire que si on les adoptait, on construirait un canal moins efficace avec un surcroît de dépenses de (\$2,000,000) deux millions de piastres.

Pour ces raisons, je conseille respectueusement d'adopter la ligne de Marlatt's Pond à Port-Dalhousie, telle que tracée sur le terrain, et d'exécuter les travaux suivant les plans, et pour la réalisation desquels des soumissions ont été reçues après avoir été demandées par la voie des journaux.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN PAGE,

Ingénieur en chef des travaux publics

OTTAWA, 6 mars 1873

MON CHER MONSIEUR,—J'apprends que la commission des canaux recommande de dévier de la ligne du gouvernement au village de Thorold, de manière à couper le chemin de fer Welland vers le centre de sa pente de 84 pieds; s'il en est ainsi le chemin se trouvera détruit, attendu que la pente a près de 3 milles de long. La difficulté, et souvent l'impossibilité, d'arrêter les trains à la descente, diminuerait d'une manière notable sa capacité dans le transport du fret, et le rendrait dangereux pour la vie des passagers; et dans la montée on a remarqué que lorsqu'un train est arrêté il perd beaucoup de force pour repartir.

Le Grand-Occidental se sert maintenant du Welland, et à l'heure qu'il est quatorze trains réguliers circulent sur cette partie tous les jours, sans compter les trains particuliers; durant la saison de la navigation, le nombre en sera bien plus grand.

Je crois de mon devoir, comme gérant du Welland, de vous soumettre officiellement la question et de vous demander qu'avant d'adopter le changement suggéré, vous examiniez bien le dommage qu'il fera à cette voie ferrée.

Votre obéissant serviteur,

THOS. R. MERRITT.

Président

L'Honorable H. LANGEVIN,

Ministre des travaux publics.

(No. 18,656)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 22 mars 1873.

MESSIEURS,—Votre rapport d'un examen des différentes routes proposées pour l'élargissement du canal Welland, en date du 14 du mois dernier, ayant été renvoyé à l'ingénieur en chef du département pour avoir son opinion à cet égard;—j'ai reçu ordre de vous adresser l'extrait ci-annexé de son rapport, avec demande de faire les observations que vous jugerez nécessaires sur la question.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

MM. GZOWSKI ET KEEFER,
Ingénieurs civils.
Ottawa.

HOTEL RUSSELL,
OTTAWA, 26 mars 1873.

MONSIEUR,—Nous avons reçu hier du secrétaire de votre département une lettre daté e du 22 courant qu'accompagnait un extrait du rapport de M. Page sur les changements suggérés par le bureau des ingénieurs dans ses plans pour l'élargissement du canal Welland, et par laquelle vous nous demandiez de faire les observations que nous jugerions nécessaires sur la question.

Il est à regretter que M. Page n'ait pas accepté l'invitation du bureau des ingénieurs de les rencontrer au canal Welland, où l'on aurait pu discuter à fond les différentes questions qu'il traite dans les extraits de son rapport, ce qui aurait évité le retard qui est arrivé.

Nous ne pouvons entreprendre une discussion avec M. Page. Mais après avoir parcouru les extraits de son rapport et avoir communiqué de nouveau avec le bureau des ingénieurs, nous n'avons qu'à dire, en notre nom seulement, que nous ne voyons rien dans ses observations pour nous induire à changer en quoi que ce soit notre première opinion.

Nous approuvons la recommandation d'avoir des chutes uniformes pour toutes les écluses, autant que cela est praticable, et que ces chutes aient en général 16 pieds et quelques-unes 17 pieds, pour répondre aux besoins. Que des mesures soient prises pour remplir la chambre de l'écluse tant par les murs que par les portes. Que les biefs entre les écluses aient une longueur aussi grande que possible, et qu'il y ait de vastes bassins à chaque bief; et que, comme seul moyen possible d'atteindre ce but, il est nécessaire de faire passer la ligne par le village de Thorold. Qu'au lieu de construire un tunnel dispendieux sous le canal pour le chemin de Queenston, la route devrait passer sur un pont tournant placé sur les ailes de l'écluse la plus proche, enfin, que la position des écluses et des niveaux devrait être arrangée de manière à éviter la construction d'un aqueduc en syphon au Ten Mile Creek, tel qu'indiqué dans le plan de M. Page.

Ces deux dernières recommandations ne sont pas mentionnées dans les extraits du rapport de M. Page.

Nous sommes encore d'opinion qu'une estimation faite avec soin et impartialité démontrerait que les frais de construction du canal, selon le rapport du bureau des ingénieurs, ne dépasserait pas ceux qu'entraîneraient les travaux suivant les plans de M. Page.

Dans ce siècle de concurrence active parmi les voies ferrées, l'épargne du temps dans le transport du fret a une grande influence dans le choix de la route à suivre. Pour économiser le temps, autant que possible, le bureau a recommandé la construction des écluses avec 16 et 17 pieds de chute comme parfaitement sûre, et l'alimentation des écluses tant par les murs que par les portes.

Nous ferons observer qu'aux écluses accolées sur le canal Rideau, en cette ville, l'alimentation se fait par les murs depuis leur construction.

Nous ne pensons pas que le plan de M. Page réponde à l'importance de notre navigation ; les raisons qu'il apporte au soutien de son système sont ou fausses ou exagérées, et toutes destinées, nous le craignons, à induire en erreur.

En terminant, nous déclarons que si le rapport que vous a soumis le bureau des ingénieurs, au sujet de l'élargissement du canal Welland, n'est pas adopté, nous avons l'espoir que vous n'aurez pas d'objection à rendre public, en justice pour nous, le fait que nous sommes dégagés de toute responsabilité relativement à cet ouvrage, s'il est exécuté d'après le plan de M. Page, que nous avons jugé insuffisant après l'avoir attentivement examiné.

Nous avons l'honneur d'être,
Vos obéissants serviteurs.

O. M. GZOWSKI.
SAMUEL KEEFER.

L'HON. HECTOR L. LANGEVIN, C.-B.,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

(No. 18.739.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

OTTAWA, 23 mars 1873.

MESSIEURS,—J'ai reçu ordre d'accuser réception de votre lettre du 26 courant, contenant des observations sur le rapport que M. Page a fait au sujet des changements suggérés par le bureau des ingénieurs dans ses plans d'élargissement du canal Welland, comme je vous le demandais par ma lettre du 22 courant.

Le ministre désire que j'attire votre attention sur cette partie du rapport de M. Page qui concerne la traverse du chemin de fer Welland sur une pente de 83 pieds, et à laquelle vous ne faites aucune allusion dans vos observations. Le gouvernement aimerait avoir votre opinion sur ce point.

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

J. BRAUN.
Secrétaire.

MM. GZOWSKI et KEEFER, I. C.

OTTAWA, 31 mars 1873.

MONSIEUR.—Conformément à votre demande du 28 courant, nous ajouterons à notre lettre du 26 courant, les observations suivantes sur la traverse du chemin de fer Welland :—

Sur toute ligne de chemin de fer un pont tournant nuit à la circulation mais, avec un pont tournant bien fait et un chemin de fer convenablement équipé, lorsque la loi réglementant le passage des trains sur ce pont est mise en vigueur, il ne peut y avoir aucun danger pour la vie et que très-peu d'inconvénients.

Le plan de M. Page consiste à traverser le chemin Welland à un endroit où le terrain est plat, à un angle de 64 degrés. La ligne passant par Thorold le traverserait à un endroit où la pente est de 83 pieds par mille, et avec une légère modification, sans changer la pente, elle le franchirait à un angle droit qui est le plus favorable pour ce dessin, de sorte que, pour l'angle horizontal de cette traverse, la ligne passant par Thorold offrirait beaucoup plus d'avantage que celle passant dans le ravin.

Quant à la pente du chemin de fer, M. Page propose de traverser le Grand-Occidental à un endroit où l'inclinaison a quelque chose comme $38\frac{1}{2}$ pieds par mille. L'immense circulation du Grand-Occidental à ce point sera beaucoup plus difficile à contrôler sur cette pente que la circulation moins importante du Welland sur une inclinaison plus raide.

Il est difficile de dire à quel degré il serait impossible d'établir sur une pente une traverse sûre, mais nous croyons qu'il est tout à fait impossible d'en construire une à l'endroit indiqué sur la ligne de Thorold.

Aucune compagnie de chemin de fer n'a le droit d'adopter sur sa ligne une pente où la force de gravité excède le pouvoir des freins de sa locomotive et de ses wagons; en d'autres termes, toute compagnie est obligée d'avoir des freins assez forts pour arrêter les trains en aucun endroit des pentes de la ligne.

Le chemin de fer de Baltimore et d'Ohio, et celui de Boston et d'Albany, — deux voies ferrées les plus importantes des États-Unis et qui ont une circulation immense, — ont des pentes de 85 pieds, et au-dessus par mille. Ils n'éprouvent aucune difficulté à contrôler leurs trains à quelque endroit que ce soit sur ces pentes.

Il est facile de protéger les trains sur le chemin Welland par des sémaphores; ainsi sans prendre plus que les mesures de précaution ordinaires, nous avons la certitude que l'on peut d'y aie une traverse tout à fait sûre.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

C. S. GZOWSKI,
SAMUEL KEEFER.

L'hon. H. L. LANGEVIN, C.B.
Ottawa.

P.S.—Le soussigné considère qu'il est important d'ajouter qu'il y a un terrain uni pour la traversée du chemin de fer Welland sur la route de Thorold et Queenston, près de l'endroit où se trouverait le pont tournant, auquel les trains pourraient en aucun temps s'arrêter sur la pente la plus élevée de cette ligne.

SAMUEL KEEFER.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 10 avril 1873.

Dans un rapport daté du 7 avril 1873, l'hon. ministre des travaux publics déclare que le 17 août 1870, l'ingénieur en chef de son département — M. Page — a reçu instruction de faire les études et les explorations nécessaires au choix du meilleur tracé pour l'élargissement du canal Welland;

Que le 29 avril 1872, M. Page a soumis un excellent rapport sur le mode d'effectuer cet objet, conseillant de prendre le havre de Port-Colborne comme entrée du lac Erié, et de suivre la ligne actuelle du canal en descendant jusqu'à un point en amont de Thorold, pour de là se rendre par une nouvelle ligne à Port-Dalhousie, la sortie actuelle du lac Ontario;

Que, selon lui, les frais des travaux nécessaires à la formation d'un canal de 12 pieds de profondeur et d'une largeur au fond de 100 pieds, avec des écluses de 270 pieds de long et 45 de large, s'élèveront à \$9,240,000, et qu'il faudra environ quatre ans pour l'exécution des ouvrages, dans les circonstances les plus favorables;

Que ce rapport a été soumis au Parlement, qui a voté une allocation pour la réalisation de l'entreprise, et qu'ordre fut subséquemment donné à l'ingénieur en chef de faire les arrangements nécessaires pour l'exécution des travaux et en donner aussitôt que possible une partie à accomplir aux entrepreneurs;

Qu'en novembre 1872, les plans et devis étaient assez avancés pour demander des soumissions, et que le 25-janvier fut l'époque fixée pour les recevoir;

Que dans l'intervalle, certaines personnes dans la partie du pays par où le canal passe é mirent un projet tendant à raccourcir la ligne, et cela au moyen d'écluses accolées;

Que la continuation de la ligne à Niagara fut de nouveau discutée, ainsi que la formation d'un canal du village de Chippewa à Queenston;

Qu'en conséquence, on considéra comme opportun de consulter d'autres ingénieurs pour avoir leurs opinions sur ces différents projets et savoir quelle serait la meilleure ligne à adopter;

Que dans ce but on demanda à MM. Gzowski et Keefer d'examiner le sujet de concert avec l'Hon. J. W. McAlpine, ingénieur de distinction des Etats-Unis;

Que ces messieurs, après avoir visité les différentes localités et examiné les plans, etc., préparés d'après les instructions de M. Page, ont présenté un rapport en faveur des principaux points de la ligne dont le Département avait d'abord recommandé l'adoption;

Qu'ils ont désapprouvé toute ligne où l'adoption des écluses accolées était nécessaire, mais qu'ils ont suggéré de modifier la ligne au village de Thorold, et de faire quelques changements au sujet des écluses;

Que leur rapport fut ensuite renvoyé à M. Page qui discuta à fond les questions soulevées par ces messieurs, et qu'un extrait de la réponse de M. Page leur ayant été transmis, ils ne se départirent pas de leurs premières opinions;

Le ministre des travaux publics déclare qu'après avoir soigneusement examiné la question, il recommande que le plan d'abord soumis par M. Page et adopté par le ministère soit approuvé, et que pouvoir soit donné de le mettre à exécution.

Le comité soumet le rapport du ministre des travaux publics à l'approbation de Votre Excellence, et conseille que le plan de M. Page soit sanctionné et le pouvoir donné de le mettre à exécution, tel que recommandé.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,

Greffier du conseil privé.

ANNEXE No. 22.

PROPOSITION DE M. A. BRUNEL D'ALIMENTER LE CANAL WELLAND
A L'AIDE DE MACHINES A VAPEUR.

OTTAWA, le 15 janvier 1872.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de soumettre un rapport sur le projet d'alimenter le canal Welland en élevant l'eau du lac Erié jusqu'au niveau du bief culminant actuel. Malgré les dépenses considérables encourues jusqu'à présent pour faire du lac Erié un bief de prise d'eau, il reste encore beaucoup de travaux à exécuter pour atteindre ce résultat, avec les dimensions actuelles du canal ; travaux qui deviendront encore beaucoup plus considérables lorsque cette partie du canal devra être élargie.

Si dans l'état actuel des constructions, le canal était alimenté par le lac Erié, la profondeur de l'eau, dans le bief entre Port Colborne et Allancurg, ne suffirait pas, lorsque l'eau est basse dans le canal, pour donner passage à des navires d'un tirant de 9 pieds, et la section du canal au-dessous de l'eau, se trouverait tellement réduite que les navires qui fréquentent actuellement le canal ne pourraient se croiser sauf dans les *passes* élargies à cet effet.

C'est une entreprise considérable d'approfondir 14 milles de canal en sorte que les navires d'un tirant de 12 pieds puissent le franchir aux divers niveaux de l'eau, et d'élargir ce canal de manière à ce que les navires du tonnage actuel puissent s'y croiser.

Les travaux nécessaires pour assurer le passage de la plupart des navires qui font actuellement le trafic sur les lacs d'en haut et qui portent, chacun, de 40 à 50 milles boisseaux de grains, ces travaux entraîneraient des frais qui, si l'on en juge par l'expérience, ne pourraient être couverts par les allocations ordinairement accordées.

Il importe donc hautement au commerce du Canada, surtout à ce commerce qui demande accès à la mer par le Saint-Laurent, ainsi qu'à la réalisation de moyens économiques de transport entre les lacs de l'ouest, les états de l'est et les provinces maritimes, il importe enfin aux intérêts canadiens qui dépendent surtout du développement du commerce extérieur qu'on adopte un plan économique pour obtenir un approvisionnement d'eau abondant au bief culminant, indépendamment de l'approvisionnement fourni par la Grande Rivière. En effet, à mesure que la région se colonise, cet approvisionnement est devenu irrégulier, les inondations fréquentes au printemps, l'eau rare à l'automne, presque insuffisante pour la navigation et nulle pour les manufactures établies le long du canal.

On sait quels immenses volumes d'eau on obtient de la mer en Angleterre, pour alimenter certains districts; la même chose a lieu dans certaines régions basses de l'Europe, notamment en Hollande pour les lacs qui se trouvent de 17 à 20 pieds au-dessous du niveau de la mer et qui reçoivent les eaux de larges étendues de pays. Si nous examinons ensuite les machines à vapeur pour faire monter l'eau, la solution du problème semble trouvée et c'est la seule qui pourra faire disparaître toutes les difficultés.

L'alimentation du bief culminant au moyen de pompes est facile et offre des résultats certains; de plus, on peut en calculer les frais avec autant de précision qu'un meunier calcule d'avance ses profits quand il connaît le prix du grain et celui qu'il peut obtenir pour sa farine.

Il y a, je le sais, des personnes qui riront de l'idée d'alimenter le canal au moyen de machines à vapeur. Mais que ces personnes veuillent bien s'informer de ce qu'on a réalisé, avec ces machines, dans la province de Harlem et dans les régions environnantes en Hollande, qu'elles veuillent bien examiner aussi ce qu'on a fait, dans ce sens, pour assécher les mines en Angleterre; comparativement à ces travaux, ce qu'il faudrait faire pour le canal Welland n'est qu'une bagatelle. En employant les machines les plus économiques on obtiendrait une quantité considérable d'eau à raison de 60.7 cents par million de pieds cubes.

Pour arriver à ce chiffre j'ai calculé le prix du charbon à \$5.00 la tonne livré à la salle des machines, et j'ai ajouté le prix de la main-d'œuvre, les réparations, la dépréciation et l'intérêt de 6 pour cent sur le capital dépensé pour la construction.

Le chiffre ainsi déterminé sera modifié suivant le temps durant lequel les machines fonctionneront. Si les machines fonctionnent toute l'année, l'évaluation reste au chiffre indiqué; si elles fonctionnent pendant quatre mois seulement, il faut y ajouter l'intérêt du capital pendant huit mois et les frais d'entretien des machines durant la même période. Je dois indiquer ici la quantité d'eau requise et le coût de l'approvisionnement aux conditions suivantes:—

1o. Pour la navigation actuelle, avec 12 pieds d'eau constamment sur les buses.

2o. Pour l'approvisionnement du canal agrandi en supposant que le nombre d'éclusées soit le double du maximum actuel, c'est-à-dire 11,340 durant la saison ou vingt-sept par jour pour l'entrée et autant pour la sortie.

3o. Pour l'approvisionnement du canal agrandi, au maximum de sa capacité. En calculant la quantité d'eau et évaluant le coût de l'approvisionnement; je supposerai que la Grande-Rivière en fournira suffisamment pendant les mois d'avril et de mai, jusqu'au milieu de juin, et que pendant le reste de la saison elle compensera plus que la perte par évaporation.

Autant que j'ai pu m'en assurer il faut, au minimum 15 minutes environ pour faire franchir à un vaisseau les grandes écluses Nos. 1 et 2; mais: il y a tant de causes de retard que, selon toute probabilité, on ne fera jamais passer beaucoup plus de deux navires par heure chaque jour.

En supposant que ce soit là un chiffre maximum, il sera nécessaire de pourvoir à 48 éclusées par jour pour l'entrée et autant pour la sortie, si l'on veut remplir les conditions indiquées plus haut.

Bien que les écluses de la montagne n'aient que 150 × 26.6 pieds il faudra envoyer autant d'eau pour l'éclusage que dans les grandes écluses de Sainte-Catherine.

Cette quantité suffira plus qu'amplement à l'écluse d'Allanburgh qui n'a qu'une chute de 20 pieds.

Le surplus de ce qu'on emploie dans les écluses de la montagne et les autres surplus qui pourront se produire seront employés à l'approvisionnement des moulins. Ce calcul est donc basé sur les dimensions des écluses les plus grandes, qui ont 200 × 45 pieds, et j'ai calculé la chute à 14 pieds. Chaque éclusée exigera donc 126,000 pieds cubes d'eau. Mais comme chaque navire franchissant le canal doit passer par les écluses, en montant ou en descendant, à Port-Colborne, il faut pourvoir à la quantité d'eau nécessaire pour cet objet. Le bief culminant du canal est nominalemeut à 8 pieds au-dessus du niveau normal du lac Erié, mais il n'est pas nécessaire de le maintenir à ce niveau.

Pendant la dernière saison, il n'a pas dépassé six pieds au-dessus du lac, et ce niveau était suffisant à tous égards. Il donne une largeur suffisante pour le passage des navires et une profondeur uniforme de 18 pieds depuis la grande écluse de Port-Colborne à Allanburgh. Avec ce niveau, la chute à Port-Colborne sera de 6 pieds et la quantité d'eau nécessaire pour chaque éclusée de 62,100 pieds cubes. Cette écluse a 230 pieds de long. Cette quantité ajoutée à celle qu'on aura pour chaque éclusée en descendant donne un total de 188,100 pieds cubes, qui multiplié par le nombre d'éclusées, soit 48, donne 9,028,800 pieds cubes par jour. Comme la chute moyenne à Port-Colborne est de 6 pieds, cette quantité équivaut à 54,172,800 pieds cubes que l'on élèverait d'un pied. Mais il faut ajouter à cette quantité un certain volume d'eau pour l'usage des manufactures, et je n'ai point encore de données à cet égard. Je fixerai donc arbitrairement ce volume au même chiffre que celui qui est nécessaire pour la navigation. Au total j'ajouterai un cinquième pour les fuites. En sorte que le volume total d'eau qu'il faudra, chaque jour, élever d'un pied sera d'un peu plus de 130,000,000 pieds cubes.

Une machine de la force de 175 chevaux, agissant au point de résistance, suffira pour cette opération.

Le canal agrandi aura des écluses de 270 × 45. Je crois que les écluses n'auront pas

généralement plus de 14 pieds de chute ; mais comme l'écluse d'Allanburgh pourra avoir 20 pieds, l'évaluation de la quantité d'eau dépend de celle qui sera nécessaire à cet endroit ajoutée à celle qu'il faudra à Port-Colborne, soit un total de 315,900 pieds cubes qu'il faudra élever de 6 pieds, total équivalant à 1,895,400 pieds cubes qu'on élèverait d'un pied.

Pendant la dernière saison, 2,769 navires ont franchi le canal en descendant et 2,856 en montant. Cela représente une moyenne quotidienne de 13.4 navires dans chaque sens durant toute la saison. Mais comme il n'est pas pratiquement possible que les passages des navires aient eu lieu à intervalles réguliers, je porterai la moyenne à 18 dans chaque sens, tous les jours ; en outre comme un navire remontant le canal n'arrivera pas toujours à l'écluse au moment où un navire qui descend viendra de la quitter, je porterai à 27 le nombre des éclusées de chaque jour. Le volume d'eau nécessaire pour cette circulation sera représenté par 51,205,800 pieds cubes élevés d'un pied, chaque jour. Ajoutant, comme dans l'évaluation précédente, une quantité égale pour les manufactures, et faisant la part des fuites, on obtiendra un total de 122,893,920 pieds élevés d'un pied chaque jour.

Une machine de la force de 165 chevaux, agissant au point de résistance, suffira pour cette opération. Un calcul analogue pour l'approvisionnement maximum du canal agrandi, c'est-à-dire pour le même nombre d'écluses que celui qui est nécessaire à la circulation maximum sur le canal actuel, en tenant compte des fuites et de l'approvisionnement des moulins, comme dans les évaluations précédentes, ce calcul démontrerait que 218,350,080 pieds cubes élevés d'un pied seraient suffisants.

Une machine de la force de 290 chevaux, agissant au point de résistance, suffirait pour cette opération. Ainsi donc, en résumé : 1o. L'approvisionnement du canal actuel pour le nombre maximum d'éclusées évalué à 100,000 par année, dans chaque sens, ainsi que l'approvisionnement des moulins demanderaient une machine de la force de 175 chevaux fonctionnant 155 jours.

2o. L'alimentation du canal agrandi avec assez d'eau pour deux fois plus d'éclusées qu'il n'y en a jamais eu sur le canal actuel, et l'approvisionnement des moulins demanderaient une machine de la force de 165 chevaux fonctionnant pendant 155 jours.

3o. L'alimentation du canal agrandi pour un nombre maximum d'éclusées, en réservant, pour les moulins, autant d'eau que pour la navigation, demanderait une machine de la force de 290 chevaux fonctionnant 155 jours.

Il serait peut-être convenable de ne monter, au début, que les machines suffisantes pour fournir de l'eau à la circulation actuelle. Une locomotive de la force de 100 chevaux serait plus que suffisante pour cet objet, et la circulation augmentant, on pourrait établir une autre machine de la même force. Je crois néanmoins qu'il serait plus économique de monter, dès le début, une grande machine. Il est toujours avantageux d'avoir une force motrice plus que suffisante, par exemple, une machine qui ferait monter dans dix heures la quantité d'eau suffisante pour 24 heures de service. Le bief culminant offre une capacité plus que suffisante pour servir de réservoir à l'eau montée à l'avance.

Je pense donc que la meilleure chose serait d'établir immédiatement une machine assez forte pour alimenter le canal actuel dans les conditions de la première évaluation. Pareille machine sera plus que suffisante pour fournir au canal agrandi de l'eau pour deux fois plus d'éclusées qu'il n'en est jamais fait sur le canal actuel. Lorsque cette alimentation deviendra insuffisante par suite de l'accroissement de la circulation, on pourra établir une machine pareille, et ces deux machines réunies élèveront une quantité d'eau suffisante pour le maximum des éclusées. Toutefois, comme il est bon de ne pas perdre de vue la construction de la plus petite des deux machines, je donnerai ici une évaluation du capital représenté par le coût de sa construction et de son entretien ; j'indiquerai les chiffres analogues pour la plus grande machine. Le coût d'établissement, d'entretien et de fonctionnement de la machine proposée, comprend : l'intérêt ou le capital ; la dépréciation ou l'usure ; la perte d'huile et les réparations secondaires ; le combustible ; le salaire des employés.

J'évalue à \$45,000 l'établissement de la plus petite machine, avec pompes, chaudières, salle des appareils et autres dépenses incidentes. Le coût de la plus grande serait de \$65,000.

Je fixe à 6 p. cent l'intérêt de ces sommes, et à 8 p. cent la dépréciation ou l'usure des machines.

Comme je l'ai dit au début, je calcule à \$6 la tonne le prix du charbon livré à la salle des machines.

Assez ordinairement les machines de Cornouailles élèvent 100,000 lbs. d'un pied en consommant une livre de houille. Cela représente moins de deux livres par heure pour chaque force de cheval, mais pour compenser la qualité inférieure de la houille employée je fixerai trois livres pour chaque force de cheval, ce qui, pour une machine de la force de 100 chevaux, représente une consommation de 3.6 tonnes en 24 heures, et pour une machine de 175 chevaux, 6.3 tonnes dans le même temps.

D'après les données qui précèdent, on peut dresser l'évaluation suivante :

1o. Pour la machine de la force de 100 chevaux.

Intérêts sur le capital.....	\$2,750
Dépréciation.....	3,600
Huile et réparations.....	250
Combustible, 558 tonnes à \$6.....	3,348
Gages du mécanicien.....	1,200
do de son aide	600
do des chauffeurs. 155 jours seulement.....	400
	<hr/>
	12,148

2o. Pour la machine de la force de 175 chevaux.

Intérêts sur le capital	\$3,900
Dépréciation \$5,200. Huile et petites réparations.....	5,680
Combustible, 976 tonnes à \$6, 5,856; salaires des mécaniciens, \$1,200.....	7,056
Salaires des aides, \$600; salaires des chauffeurs, 155 jours seulement, \$620.....	1,220
	<hr/>
	17,836

Il faut observer que les frais de fonctionnement de la plus petite machine sont de \$5,798 par année et ceux de la plus grande \$8,736; et que ces dépenses annuelles ajoutées à l'intérêt des frais de construction et à la dépréciation annuelle représentent, dans le premier cas, un capital de \$202,466 et, dans le second, un capital de près de \$300,000.

Mais il faut remarquer aussi que, parmi les dépenses courantes, le combustible est la principale. Or comme la quantité consommée pour l'une et l'autre machine sera en proportion de la quantité d'eau élevée, la consommation ne sera pas nécessairement plus considérable pour la grande machine, car pour l'une et l'autre, la dépense de houille sera proportionnelle au résultat obtenu. On voit que les salaires seront presque les mêmes dans les deux cas. La seule économie réelle pour le moment sera donc celle qu'on réalisera dans le coût de construction, soit environ \$20,000, économie qui occasionnera plus tard une perte réelle, car quand il faudra augmenter l'approvisionnement on aura deux machines à surveiller, et il est bien certain qu'on ne pourra les loger et les faire fonctionner pour le même montant qu'une seule machine d'une force égale à leurs deux forces réunies.

Avant d'en finir avec ces évaluations, je dois faire observer que si les frais de fonctionnement des machines pour alimenter complètement le canal est de \$8,736 par saison pour la grande machine, les frais d'approvisionnement pour la circulation actuelle seront beaucoup moindres, tout en employant la même machine, comme l'évaluation suivante le démontre :

Combustible pour une force de 100 chevaux, pendant 155 jours, 558 tonnes de houille à \$6	3,348
Salaire du chef mécanicien.....	1,200
do de son aide.....	600
Chauffeurs, 155 jours seulement.....	400
Huile et petites réparations.....	460
	<hr/>
	\$6,044

Dans cette évaluation il n'est pas tenu compte du capital. Ainsi, pour le moment, ce mode d'alimentation entraîne la dépense d'un capital de \$65,000, et des frais annuels de \$6,000.

Comparativement au projet d'approfondir le bief culminant de manière à tirer l'eau du lac Érié, l'élevation proposée de 6 pieds, au moyen de la vapeur, offre plusieurs avantages que l'on peut énumérer comme suit :

1o. Economie.—Ainsi que je viens de le démontrer, un capital de \$300,000 défraiera les dépenses premières en laissant un fonds suffisant pour représenter, à 6 pour cent d'intérêt, un revenu annuel égal à l'intérêt du capital dépensé, à la dépréciation du mécanisme et aux frais de fonctionnement jusqu'à ce que la circulation soit devenue six fois plus considérable qu'elle n'est actuellement. Il faut donc comparer ce capital avec les frais d'agrandissement des constructions entre l'ort-Colborne et Allenburgh.

J'ignore quels peuvent être ces derniers frais et sur quelles données, s'il en existe, on pourrait se baser pour les évaluer. Mais je crois qu'ils s'élevaient à des millions.

2o. Temps.—Une des objections au projet d'utiliser le lac Érié pour l'alimentation du canal est qu'on ne saurait prévoir quand les travaux pourraient être terminés, tant ils sont considérables et aussi parce que l'on ne pourra travailler que durant une faible partie de l'année si l'on veut ne pas interrompre la circulation. D'autre part, le mécanisme pour élever l'eau, si l'on veut s'occuper immédiatement de le monter, pourrait être prêt pour la saison prochaine et sa construction ne gênera en rien la circulation et ne nuira à aucune des constructions déjà établies.

3o. Certitude du résultat.—On peut calculer avec toute la précision ce que coûtera le fonctionnement des pompes, et l'entreprise ne présente absolument aucun risque.

4o. Ce mode d'alimentation mettra fin, pour toujours, aux plaintes relatives à l'insuffisance du volume d'eau, et réglera la question tant débattue de savoir comment on peut se procurer de l'eau en abondance.

On cessera de réclamer en faveur du projet du lac Érié.

5o. La section actuelle du canal ne sera pas diminuée. Ce détail est surtout important à l'aqueduc qui, si le niveau était abaissé, ne laisserait plus passer une quantité suffisante d'eau sans donner lieu à un courant trop fort et, en pareil cas, il faudrait l'agrandir ou en construire un autre. Je signalerai ici une objection qu'on a faite au mode de fournir l'eau aux manufactures en employant des machines à vapeur.

Cette objection a trait principalement à l'eau employée par les moulins qui la tirent du bief culminant. Il importe de savoir si l'on devra élever le niveau d'eau pour ces moulins ou s'ils ne devront fonctionner que quand l'alimentation naturelle sera suffisante. Les baux actuels ne donnent pas aux fermiers droit à autre chose.

Il est évident que l'on ne devra pas élever le niveau d'eau pour les moulins à moins que le prix des fermages ne soit modifié en conséquence. Il est probable que la certitude d'avoir un approvisionnement continu augmenterait assez la valeur de ces privilèges pour justifier l'emploi des pompes, pour alimenter les moulins, à l'époque des sécheresses.

Toutefois, cette question doit rester ouverte et ne point affecter la question principale de l'alimentation du canal.

Mais toutes les objections que l'on pourra faire à l'emploi de la vapeur pour l'alimentation des manufactures s'applique, *à fortiori*, au cas où l'on adopterait le lac Érié comme source d'alimentation.

Toutefois, la théorie et la pratique s'accordent à garantir qu'en élevant pour les moulins l'eau qui se trouve en aval du bief culminant on obtiendrait à bon compte une force motrice.

La demande est si considérable qu'on trouverait nécessairement un grand avantage à élever l'eau de 6 pieds pour l'employer ensuite à faire mouvoir des machines dans sa descente de 320 pieds.

J'ai des idées bien arrêtées sur tous les détails des machines les plus économiques pour pomper, sur l'emplacement qu'on devrait leur donner et sur leurs dispositions générales. Mais je ne veux pas surcharger mon rapport de ces détails, d'autant plus que les plans de ces machines devront, au préalable, être soigneusement élaborés par des experts.

Une fois la question principale régiee, on n'aura pas de difficulté pour les détails. Des opinions diverses pourront être mises en avant, mais la construction de ce genre de machines a été si perfectionnée, par les ingénieurs-mécaniciens qu'il n'y a aucun risque de commettre une grave erreur.

Comme conclusion, je dirai que si l'on adopte ce mode d'alimentation, il faudra prendre immédiatement certaines mesures importantes afin d'être prêts pour la prochaine saison.

Il est vrai qu'on ne doit passer aucun contrat avant que l'allocation suffisante soit votée, mais l'on devrait régler les détails du plan, déterminer les dimensions et préparer les dessins définitifs, en sorte qu'aussitôt le budget voté, l'on puisse commencer l'exécution des travaux.

Le tout respectueusement soumis,

A. BRUNEL,

Contrôleur du canal Welland.

ANNEXE 23.

OTTAWA, le 27 février 1872.

AU SECRÉTAIRE DES TRAVAUX PUBLICS.

MONSIEUR, — J'ai soigneusement lu le rapport ci-joint de M. A. Brunel sur la question d'approvisionner le canal Welland en élevant l'eau du lac Érié au moyen de machines à vapeur

Cette proposition, bien qu'elle ne soit pas nouvelle, est présentée par M. Brunel avec des détails qui méritent un examen sérieux. Nul doute que la question d'avoir un approvisionnement d'eau ample et continu pour la navigation et pour les manufactures qui se trouvent sur les bords du canal, est d'une telle importance que tout projet qui peut en amener la solution mérite considération sérieuse.

Cette solution est d'autant plus essentielle que la Grande-Rivière et le bief d'alimentation baissent tellement qu'ils ne peuvent plus fournir la quantité d'eau nécessaire.

Pour remédier à cet inconvénient et alimenter amplement le canal quand il sera agrandi, M. Brunel propose de maintenir le bief culminant actuel à six pieds environ au-dessus du niveau du lac Érié, et d'élever l'eau nécessaire pour cet objet à Port-Colborne, au moyen de la vapeur.

Il calcule le volume d'eau nécessaire dans tous les cas en supposant un certain nombre d'éclusées par jour, et un certain volume d'eau pour les manufactures; au total de ces deux volumes, il ajoute un *cinquième* pour les fuites.

Il dit que l'eau qui passe par le bief d'alimentation "suffira seulement à compenser la perte par évaporation".

Partant de là, il soumet trois évaluations distinctes :

"1o. Approvisionnement pour la circulation actuelle, "avec 12 pieds d'eau sur les buscs, le canal recevant tout le volume d'eau qu'il peut contenir."

Dans ce cas, il compte 18 éclusées par jour dans chaque sens, et la quantité d'eau requise est évaluée à 9,028,800 pieds cubes par jour, ou 6,270 pieds cubes par minute; pour les moulins, il calcule la même quantité, soit 6,270 pieds cubes dans chaque sens, soit 12,540 pieds cubes, chiffre auquel il ajoute un *cinquième* pour les fuites, soit 2,508 = 15,048 pieds cubes par minute.

Il ajoute que cette quantité d'eau sera suffisante pour 10,000 éclusées par année dans chaque sens, c'est-à-dire que cette quantité suffira pour 3 fois $\frac{1}{2}$ la circulation actuelle du canal, soit une éclusée dans chaque sens toutes les deux heures, depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation.

Durant la saison de 1871, 2,767 navires ont descendu le canal, et 2,856 l'ont remonté.

Ces chiffres représentent environ $13\frac{1}{2}$ navires par jour dans chaque sens.

J'adopte, pour le moment, la méthode de M. Brunel (pour calculer la quantité d'eau qui passe par le canal actuel) aux trois conditions indiquées dans sa lettre, savoir : écluse en aval de Sainte-Catherine, 126,000 pieds cubes, — écluse de Port-Colborne, 62,100 pieds cubes dans chaque sens, égaux à 126,000 pieds cubes $\times 13\frac{1}{2}$ éclusées = 2,539,350 pieds cubes par jour, soit 1,763 $\frac{1}{2}$ pieds cubes par minutes.

Pour les moulins, une égale quantité de 1,763 $\frac{3}{4}$ pieds cubes dans chaque sens, soit 3,526 $\frac{3}{4}$ pieds cubes, chiffres auxquels il faut ajouter un *cinquième* pour les fuites, soit 705 $\frac{1}{2}$ pieds cubes, ou un total de 4,232 pieds cubes par minute.

Pour vérifier l'exactitude de ces chiffres, il suffit de constater que lorsque la navigation du canal et les moulins situés sur les bords étaient en plein fonctionnement durant les mois d'avril et mai 1871, le bief d'alimentation fournissait environ 28,000 *pieds cubes par minute*. Vers le milieu de juin, cette quantité se trouva réduite à un peu plus de 25,000 pieds cubes par minute; vers cette même époque, il fallut arrêter les moulins qui tirent leur approvisionnement du bief culminant. Le volume d'eau du bief culminant continua de diminuer jusqu'au mois d'août, et, au commencement de septembre, alors que le volume minimum était

de 12,000 pieds cubes par minute, quantité requise tout entière pour la navigation, les fuites, etc., sauf ce qu'on pouvait laisser aux moulins situés sur des niveaux peu élevés qui renvoient l'eau immédiatement. On voit donc que cette quantité d'eau représente près de *trois fois* le volume que M. Brunel calcule suffisant pour la circulation actuelle du canal et autres fins, sauf les pertes par "évaporation".

On observera en outre que la différence entre la quantité d'eau qui sort du canal quand les eaux sont basses et celle qui sort quand la navigation, les moulins, etc., sont en plein fonctionnement, est d'environ 16,000 pieds cubes par minute, volume qui est seul plus fort que celui que M. Brunel dit suffisant pour une circulation $3\frac{1}{2}$ fois plus considérable que la circulation actuelle.

Il est donc évident qu'une théorie qui mène à des conclusions si différentes de la réalité et qui est si contraire à l'expérience des hommes pratiques, ne peut être qu'entièrement erronée.

La quantité d'eau nécessaire pour remplir une écluse et le nombre des éclusées sur le canal ne peuvent servir à calculer exactement le volume d'eau requis pour l'alimentation du canal; ces données peuvent encore moins servir à évaluer le volume d'eau requis pour le fonctionnement des moulins. En outre, l'addition d'un cinquième seulement de ces quantités pour les fuites, n'est appuyée sur aucun fait d'expérience; au contraire, l'expérience démontre que le volume d'eau qui s'échappe par les fuites excède de beaucoup celui qui est nécessaire pour les éclusées.

Laissant donc de côté la théorie et examinant la question au point de vue pratique, on arrive à la conclusion que pour mettre le canal en aussi bon état de service que possible, il faut avoir de l'eau en abondance pour toutes fins, sans créer un courant qui serait nuisible à la navigation.

Dans le bief culminant, si ce bief était maintenu au niveau indiqué par M. Brunel, ce courant serait au moins d'un *demi-mille* ou de *cing huitièmes* de mille à l'heure; mais je crois qu'il serait fort judicieux d'essayer à faire passer dans cette partie du canal, à Thorold et en aval (en supposant même 12 pieds d'eau sur les seuils), une quantité d'eau excédant de plus d'un tiers celle que l'on y fait passer durant les mois du printemps, cela créerait, dans le bief supérieur, un courant de plus de cinq douzièmes de mille à l'heure, soit un écoulement d'environ 45,000 *pieds cubes à la minute*.

Cette quantité est à peu près le triple de celle indiquée par M. B... dans son évaluation, et, pour l'élever, il faudrait, par conséquent, une force de vapeur trois fois plus considérable.

Toutefois il y aurait encore une sortie la plus éloignée, ou écluse à Port Colborne, et si, après la mi-juin, le bief d'alimentation ne faisait pas plus que "compenser la perte par évaporation," comme M. Brunel le dit, il faudrait aussi élever la quantité d'eau nécessaire pour cette écluse.

Il y a donc tout lieu de croire que pour élever la quantité d'eau nécessaire à la circulation indiquée par M. Brunel, il faudrait non pas une force de 175, mais une force de *cing cent soixante* chevaux.

Le volume sus-mentionné peut sembler considérable, mais il faut se rappeler que le canal Érié (dont les dimensions sont beaucoup moins considérables et qui a moins de sorties) reçoit, à Buffalo seulement, à l'époque de la sécheresse, un approvisionnement de 35,000 *pieds cubes par minute*. Le canal Lachine, au niveau ordinaire du Saint-Laurent, reçoit un approvisionnement qui dépasse de beaucoup 70,000 *pieds cubes par minute*.

En second lieu, M. Brunel s'occupe de l'approvisionnement du canal quand il sera agrandi, en supposant que le "nombre d'éclusées soit le double du maximum atteint jusqu'à présent."

Dans son calcul, M. Brunel suppose des écluses de 270 pieds de long sur 45 de large; il donne 6 pieds de chute à l'écluse de Port-Colborne et 20 pieds à celle d'Allanburgh; enfin il suppose 27 éclusées par jour dans chaque sens. Il suppose une quantité égale pour les moulins et un cinquième du total pour les fuites, etc., etc. Ces quantités représentent un total de 14,224 *pieds cubes par minute*, qui pourraient être élevés par une machine de la force de

165 chevaux. Cette quantité d'eau s'ajoutera à celle que l'on calcule pour le canal actuel ; la machine sera aussi ajoutée. Or, les deux quantités d'eau devant passer par le même chenal jusque dans le voisinage de Thorold, je sou mets une évaluation basée sur le courant dans le bief culminant, comme c'est l'usage en pareil cas.

On suppose que le canal a 100 pieds de large au fond, une profondeur de 13 pieds, et la vitesse moyenne du courant est fixée à un demi-mille par heure, ce qui représente un volume d'eau de 72,072 pieds cubes à la minute. Ce volume suffirait sur la nouvelle partie du canal pour une circulation double de la circulation du canal actuel ; en même temps on aurait, pour le canal actuel, autant d'eau qu'à présent.

Il faudrait une force de 860 chevaux pour élever cette quantité d'eau à Port-Colborne avec celle qui est nécessaire pour l'écluse à cet endroit.

En troisième lieu, " approvisionnement maximum du canal agrandi ".

Les calculs sont faits, comme dans le cas précédent, pour 48 éclusées par jour, dans chaque sens, et fixant les mêmes quantités pour les moulins et les fuites. M. Brunel arrive au chiffre de 25,272 pieds cubes par minute, quantité que l'on pourrait élever avec une machine de la force de 290 chevaux.

Comme il s'agit ici de l'approvisionnement maximum du canal agrandi, je suppose que la vitesse moyenne dans le bief culminant sera de onze seizièmes de mille à l'heure ; cela donnerait un volume de 99,099 pieds cubes à la minute. Si l'on adoptait le niveau plus élevé, et s'il fallait élever cette quantité d'eau à Port-Colborne, et alimenter l'écluse à cet endroit, une force de 1,200 chevaux serait nécessaire.

Dans tous les calculs précédents, la force d'un cheval est celle que Watt a fixée, c'est-à-dire 33,000 lb élevées à la hauteur d'un-pied par minute. La chute, à Port-Colborne, est de 6 pieds, comme dans le calcul de M. Brunel.

M. Brunel mentionne les résultats obtenus avec les machines employées pour assécher le lac Haarlem et la région environnante, en Hollande, et signale aussi les machines puissantes employées dans les mines en Angleterre.

Il ajoute que, comparativement à ces résultats, l'alimentation du bief culminant actuel du canal Welland " devient une bagatelle ".

Je dirai, à ce propos, que la première machine employée au lac Haarlem, et connue sous le nom de " Leeghwater ", avait, en son plein fonctionnement, une force nette de 350 chevaux. Elle faisait fonctionner onze pompes, chacune de 63 pouces de diamètre et de 10 pieds de course, et à chaque volée, elle élevait 63 tonnes d'eau. Cela représente 11,550,000 lbs élevées d'un pied par minute, ou 1,925,000 lb élevées de 6 pieds par minute, ce qui représente, à ce niveau, un volume de décharge de 30,800 pieds par minute.

Deux autres machines, chacune de la même force à peu près que la première, furent ensuite établies, mais avec quelques changements dans la disposition des pompes, etc.

Les trois machines élevaient, au maximum, 36,000,000 tonnes d'eau par mois ; ce travail exigeait une force de 1,084 chevaux durant cette période, ou une chute à 6 pieds de 95,392 pieds cubes par minute.

Chacune de ces gigantesques machines à vapeur, avec les pompes et autres constructions s'y rattachant, a coûté £36,000 sterling, ou \$180,000, soit \$540,000 pour les trois.

On voit donc que le travail maximum des trois machines suffirait à peine pour élever l'eau nécessaire à l'approvisionnement du canal agrandi et du canal en bas de Thorold, d'après la troisième " condition " mentionnée par M. Brunel.

Par suite, si par des moyens mécaniques, on réalisait l'objet proposé, il serait toujours nécessaire d'agrandir le bief culminant.

Si le niveau d'eau était maintenu à 6 pieds au-dessus du lac Érié, la largeur à treize pieds plus bas que cette ligne, ne serait que de 70 pieds dans la tranchée terreuse, et, conséquemment, s'il faut 100 pieds de largeur au fond, il deviendrait nécessaire, pour obtenir cette largeur avec le niveau le plus haut, d'enlever la moitié autant de terre que pour obtenir la même largeur avec le niveau moins élevé.

Dans la tranchée rocheuse, en aval de Port-Colborne, la largeur additionnelle sera la même, dans les deux cas; et il faudra extraire seulement un tiers de plus de roc pour obtenir le niveau inférieur que pour obtenir le niveau plus élevé.

L'aqueduc actuel serait insuffisant pour donner passage à la quantité d'eau nécessaire en adoptant l'un ou l'autre niveau.

Toute la question peut donc se résumer comme suit :

Pour atteindre le niveau du lac Érié, il faudra encourir tous les frais de l'agrandissement du canal et s'exposer à des éboulements dans la "tranchée profonde", mais il y aura moins d'écluses et la certitude d'un ample approvisionnement d'eau. D'autre part, si l'on adopte le niveau plus élevé, il faudra extraire moitié plus de matières et encourir plus de la moitié du total des frais d'excavation pour l'agrandissement du canal; il faudra se procurer et entretenir des machines à vapeur plus coûteuses que jamais on en a employées pour semblable objet, et s'exposer aux risques inhérents à ces machines quand surtout elles ont à fonctionner d'une manière continue. Il y a aussi des inconvénients à lancer un si grand volume d'eau sur la surface du canal, et ces inconvénients ne pourront être évités qu'en construisant de grands bassins qui serviraient de biefs; enfin, un autre inconvénient est la nécessité d'établir de nouvelles écluses sur une ligne de navigation aussi importante.

Il est vrai aussi que les risques d'éboulement dans la "Tranchée profonde" deviendront moindres, mais on ne les évitera pas entièrement.

Après avoir examiné, — au point de vue pratique, en se basant sur les faits et les besoins connus de la navigation, — après avoir examiné les traits principaux des questions dont il s'agit, il suffira d'ajouter qu'il est de la plus haute importance que le canal soit agrandi de manière à suffire au vaste commerce qui s'y dirigera, selon toutes probabilités, et que toutes les constructions se rattachant à l'alimentation et au fonctionnement du canal devront être à l'abri de tous risques.

Toutes les personnes compétentes admettront, *à priori*, que si l'on adoptait le mode naturel d'alimentation, c'est-à-dire si l'eau du lac était librement admise dans le canal, le volume que l'on pourrait admettre sans danger ne serait restreint que par le courant que l'on produirait. Comme on l'a vu plus haut, la vitesse de ce courant pourrait être maintenue à un demi-mille ou trois quarts de mille à l'heure, vitesse avantageuse à la navigation d'autant plus qu'elle se produirait en faveur des navires qui descendent le canal, et qui sont, de beaucoup, les plus nombreux et les plus lourdement chargés.

Toutefois, la moindre des vitesses mentionnées suffirait pour obtenir une abondante alimentation d'eau pour la circulation augmentée et pour les fabriques; d'ailleurs on pourra toujours, sans nouvelles dépenses, augmenter la vitesse du courant.

Mais si l'on a recours au système d'élévation, il est clair que chaque pied cube d'eau additionnel, soit pour la circulation du canal, soit pour les moulins, coûtera un certain item: en outre, la quantité d'eau nécessaire pour la même circulation serait beaucoup plus considérable si l'on employait le système d'élévation, au lieu de la tirer du lac par une pente naturelle, car il faudra une nouvelle chute de 6 pieds à Port-Colborne et Allandburg, et les pertes occasionnées par les fuites, etc., seraient plus considérables aussi puisque la pression serait plus forte.

Voire lettre du 20 octobre dernier me signalait la question de l'agrandissement du canal et la rareté de l'eau durant la dernière saison; j'examinerai donc brièvement ces deux questions comme suit :

Nul doute que la durée probable de ces travaux d'agrandissement dépendra, en grande partie, des moyens et du personnel qu'on emploiera et de l'habileté avec laquelle les travaux seront conduits.

Afin d'assurer la promptitude d'exécution, il est important que les travaux ne soient confiés qu'à des entrepreneurs compétents, auxquels on accordera des prix représentant la juste valeur des travaux. Si l'on ne se conforme pas à ces deux points, il sera impossible de donner une idée, même approximative, de la date à laquelle les travaux pourront être terminés. Reste la seconde question de savoir s'il sera possible d'utiliser le *niveau du lac Erié*, durant les travaux, et, sinon, au bout de combien de temps on pourra l'utiliser. A ce propos, je puis dire que, pour ne pas interrompre la circulation, on devra tenir le canal à quelques pieds de son niveau actuel pendant le temps requis pour faire la moitié des travaux d'élargissement du prisme du canal dans la tranchée profonde. Je crois qu'en employant un excavateur à vapeur pour chaque mille de parcours, on obtiendrait ce résultat en quatre saisons, après quoi on pourrait amener l'eau du lac et reprendre les travaux d'élargissement pour les compléter.

Pour agrandir et approfondir la tranchée rocheuse en aval de Port-Colborne, il faudra quatre hivers (si l'on ne travaille que durant cette saison), et, pendant les travaux, cette partie du canal devra être asséchée. Toutefois, ces travaux n'affecteraient pas la partie du canal en aval de la jonction, partie qui recevrait du canal d'aménée son alimentation d'eau ordinaire.

Quant à la question de savoir s'il y a quelque plan pour introduire dans le canal une quantité d'eau suffisante pour parer aux inconvénients éprouvés durant la dernière saison, j'ai l'honneur de soumettre au ministère les considérations suivantes :

Bien que, à certaines époques de sécheresse, la Grande-Rivière n'ait pas fourni toute la quantité d'eau nécessaire à la circulation actuelle du canal, il y a toujours, même à ces époques de sécheresse, une grande superficie d'eau profonde en amont du barrage de Dunnville, et de ce point l'on pourrait toujours tirer la quantité d'eau suffisante si le fond du canal d'aménée était à un niveau convenable pour cet objet.

Je propose donc d'approfondir le canal d'aménée d'environ 2 pieds, entre la jonction et le bras de Port-Maitland, à Broad Creek; de là on continuerait l'approfondissement jusqu'à Dunnville, où la profondeur additionnelle devrait être au moins de 18 pouces.

On aurait à enlever toutes les accumulations provenant d'éboulements ou de la végétation aquatique; en un mot, on aurait à exécuter tous les travaux nécessaires pour assurer autant d'uniformité que possible dans l'écoulement de l'eau. Ce point une fois réalisé, on pourrait certainement augmenter le volume d'eau en temps ordinaires, et, à l'eau basse, on aurait une surface d'inclinaison relativement plus grande, sans diminuer d'une superficie appréciable la section actuelle; ces deux conditions augmenteraient alors de beaucoup l'écoulement d'eau.

Je crois donc qu'en suivant cette recommandation, l'on éviterait, en grande partie, les difficultés sus-mentionnées, à l'époque des sécheresses, et cela par un moyen simple et pratique réalisable à des frais modérés et sans encourir le risque d'aucune autre dépense d'entretien pour l'avenir.

Il résulterait de l'exécution de ce projet un autre avantage dont l'importance ne saurait être exagérée en rapport avec la question de l'agrandissement du canal.

L'élargissement et l'approfondissement de la tranchée rocheuse, en aval de Port Colborne, exigeront seuls, même dans les circonstances les plus favorables, des travaux très-difficiles et dont les difficultés seront encore plus grandes si l'on ne travaille que durant les mois d'hiver.

Dans ce dernier cas, il faudra assécher le canal par sections et les barrages construits à cet effet, à l'automne, devront être enlevés au printemps; et toutes les fois que l'on reprendra les opérations, la partie du canal dans laquelle on voudra travailler devra être entièrement asséchée au moyen des pompes.

Il y a un autre moyen d'obvier à cette difficulté que de diriger l'eau sur Port Maitland, comme on fit lorsqu'on établit les constructions actuelles entre la jonction de Port-Maitland. L'approfondissement du canal d'aménée permettrait de réaliser cet objet si la Grande-Rivière fournissait le volume d'eau requis.

Jusqu'à présent, lorsque la saison est assez humide, on a toujours eu assez d'eau pour le

service du canal actuel, avec le canal d'aménée tel qu'il est ; mais s'il était partout approfondi de deux pieds jusqu'à l'écluse de Port-Maitland, on pourrait, alors, non-seulement amener la quantité d'eau requise, mais faire passer les navires de dimensions et de tirant *maxima* qui fréquentent le canal actuel.

On pourrait, je crois, prendre des dispositions à cet égard sans nuire sérieusement à la circulation du canal.

Pour déterminer l'époque à laquelle on pourrait changer temporairement la direction du trafic, on devra noter le niveau de la Grande-Rivière et prendre des observations minutieuses sur la pluie au commencement de l'été ; par ce moyen, on pourra fixer d'une manière assez précise l'époque à laquelle il sera convenable de former la ligne conduisant à Port-Colborne.

Si l'on avait une saison de pluie deux ans après que les travaux d'agrandissement du canal seront commencés, et si l'on pouvait changer la direction de la ligne au commencement de juillet, tout fait croire qu'on pourrait, en prenant des dispositions convenables, travailler sans interruption presque durant une année.

De cette manière les opérations entre la jonction et Port-Colborne s'exécuteraient plus promptement et à moins de frais que si elles étaient réparties sur une série d'hivers.

Il y a lieu de croire que les difficultés que devra présenter la navigation du canal d'aménée, qui est comparativement étroit, pourraient être en partie surmontées en formant par endroits de nouveaux passages.

Il est évident que si cette route était suivie pendant quelque temps, les nouvelles constructions deviendraient plus faciles à exécuter, et qu'on pourrait faire droit plus tôt aux justes réclamations du commerce.

Pour approfondir et curer le canal d'aménée, comme je le propose, on aurait à dépenser environ \$70,000, somme à laquelle il faut ajouter \$20,000 pour les nouvelles passes, soit un total de \$90,000.

Je suggérerais donc qu'un crédit soit obtenu à cet effet pour qu'on puisse commencer les travaux sitôt après l'ouverture de la navigation, au printemps prochain.

En adoptant ce mode de procéder, on obtiendra, dans le plus court délai possible, les avantages qui devront résulter de ces améliorations.

J'ai l'honneur, etc.,

JOHN PAGE,
Ingénieur en chef, Travaux Publics.

ANNEXE No. 24.

ROUTE DE LA RIVIÈRE-ROUGE.

BAIE DU TONNERRE, le 1er juillet 1873.

A L'HONORABLE H. L. LANGEVIN, C B.

Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—En commençant mon rapport des opérations de la dernière année fiscale, vous me permettrez de vous rappeler que la plus grande partie des sommes votées pour l'amélioration de la route de la Rivière-Rouge a été dépensée plutôt pour le transport des troupes et le maintien d'une ligne de communication que pour des améliorations permanentes, et je ferai mieux comprendre mon assertion en passant brièvement en revue les opérations exécutées et les éventualités qui se sont produites depuis le commencement des travaux.

Le premier crédit voté par la législature fédérale pour l'ouverture de communications avec les territoires du Nord-Ouest devenait applicable le 1er juillet 1869, et peu après cette date, l'on commença la route actuelle entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge. Toutefois, la saison était si avancée, que quand on eut réuni le personnel d'ouvriers, il ne restait qu'un peu plus de trois mois pour les travaux.

Toutefois l'on commença sérieusement à établir une route carrossable par la traverse de la Matawin, distance de vingt cinq milles de la baie du Tonnerre; en outre, on prépara une bonne quantité de bois pour les divers ponts à construire sur la route de la baie du Tonnerre.

A peine avait-on terminé les opérations de la saison que les nouvelles de la Rivière-Rouge vinrent démontrer la nécessité de prendre des mesures pour y transporter des troupes au printemps suivant. Votre bureau me transmit donc l'ordre de me procurer des bateaux propres à la navigation des eaux intérieures, entre le lac Supérieur et Fort-Garry, et de prendre telles dispositions que les circonstances exigeraient; en conséquence, vers l'ouverture du printemps, je m'étais assuré cent cinquante bateaux et un personnel suffisant de voyageurs expérimentés.

Le transport de l'expédition militaire a tellement absorbé le personnel engagé (sans parler des travaux exécutés par les soldats et les volontaires) qu'on n'a pu travailler que fort peu à l'amélioration des communications, et que le coût des opérations de 1870 est imputable, en grande partie, au service militaire.

Durant l'automne de la même année, quand l'ordre eut été rétabli à la Rivière-Rouge, on se disposa à commencer des travaux pour ouvrir une route entre le Fort-Garry et le lac des Bois, et, sur cette longue ligne de quatre-vingt-quinze milles, les opérations furent poussées si rapidement que vers le milieu de juin suivant, cette route était carrossable sur tout son parcours.

Durant l'hiver de 1870-71, le Gouvernement songea aux moyens d'envoyer des immigrants à Manitoba, et je reçus ordre de votre bureau de faire préparer les bateaux et de prendre d'autres mesures dans ce but. En même temps des contrats furent donnés pour la construction de six bacs à vapeur, pour les petits lacs, et de deux grands vapeurs qui feraient le trajet sur les longues sections navigables des deux côtés de Fort-François.

Au printemps, les bacs à vapeur furent envoyés, et les bateaux qui avaient servi à l'expédition militaire de l'année précédente furent réparés et stationnés à intervalles convenables le long de la route.

Mais, malgré les bateaux et bacs à vapeur, on se trouva en face de difficultés formidables

D'abord les portages étaient tels qu'à l'époque où l'expédition militaire les avait franchis, et, dans les biefs navigables, il fallait franchir de longues étendues à la rame. La digue du portage des Français n'avait pas été construite, et l'eau ayant baissé, il devenait très-difficile de passer à cet endroit. Le lac des Bois, qui est très-houleux, offrait de terribles difficultés aux petites embarcations, et les émigrants furent souvent détenus à Hungry Hall (*L'Hôtel de la Faïm*), station à l'embouchure de la rivière à la Pluie où les voyageurs et les sauvages qui n'ont pas de provisions s'arrêtent avant de s'engager sur la Grande-Traverse. En attendant, les travaux d'amélioration continuaient. On empierrait les chemins, on ouvrait des portages, et vers la fin de l'été 1871, les émigrants pouvaient assez facilement suivre toute la route.

A l'automne, alors qu'on se préparait à fermer la route, on apprit la nouvelle de l'invasion féniennne à la Rivière-Rouge et l'approche des troupes. On prit immédiatement des mesures pour transporter l'effectif, et une seconde expédition militaire fut envoyée à Fort-Garry, dans des circonstances beaucoup plus difficiles que la première, parce que l'hiver s'était déclaré rigoureux de très bonne heure, et, le 12 novembre, à la date à laquelle les troupes atteignirent l'angle nord-ouest du lac des Bois, les lacs étaient en partie gelés.

On comprendra que, pour maintenir la ligne ouverte si longtemps, il fallut encourir des dépenses imprévues considérables. Il fallut renvoyer, à grands frais, par Saint-Paul, les mécaniciens des vapeurs et quelques-uns des *voyageurs*. Quant à ceux qui s'en retournaient à la baie du Tonnerre, ils furent pris par les glaces et eurent à traverser la forêt; ils arrivèrent juste à temps pour prendre passage au débarcadère du Prince-Arthur, le 25 novembre.

On voit donc qu'une grande partie des dépenses faites sur la route, en 1870 et en 1871, a été occasionnée par le transport des troupes, sous des circonstances que l'on ne pouvait prévoir. Mais à part des éventualités de cette nature, l'entretien de la route dans son état actuel, quelqu'imparfait qu'elle soit, pour le transport des émigrants, devra continuer à entraîner des dépenses qui excéderont le revenu, et je crois que le temps est arrivé d'adopter un système bien combiné, adapté aux besoins de la circulation et de nature à augmenter les recettes.

Il y a des travaux de nécessité immédiate qui, une fois exécutés, rendront la ligne plus attrayante pour les voyageurs et réduiront les frais d'exploitation; de ce nombre, je mentionnerai encore l'établissement de chemins à lisses sur les portages et de lignes de télégraphe sur les longues routes carrossables à chaque extrémité du parcours.

L'établissement de chemins à lisses ne présenterait pas de très-grandes difficultés, vu que le terrain est généralement avantageux; quant aux lignes télégraphiques, elles seraient aussi peu coûteuses, vu qu'il y a des dépôts considérables de fils et d'isolateurs à Fort-Garry et au poste d'York.

On comprendra l'importance des chemins à lisses en réfléchissant que les chevaux actuellement gardés aux portages de l'intérieur sont nourris avec des provisions que l'on fait venir de Collingwood; quant aux lignes de télégraphe, elles faciliteraient l'organisation et bientôt l'établissement d'un système. Sur la route du lac des Bois, principalement, une ligne télégraphique servirait à réaliser de grandes économies.

Il y a des travaux plus considérables et presque aussi nécessaires, et, en premier lieu, un chemin de fer du lac des Bois à Fort-Garry. Si je ne me trompe pas, la section du chemin de fer du Pacifique qui devra relier ces deux points, réduira de moitié au moins les frais d'entretien de la ligne de communication, et, si l'on établit une voie ferrée entre la baie du Tonnerre et Shebadowan, en faisant, dans la région des lacs, certaines améliorations que j'ai déjà suggérées, la route de la Rivière-Rouge pourra alors défier la concurrence d'aucune autre ligne.

L'état suivant comprend quelques items qui n'ont pas encore paru dans les documents publics :

ROUTE DE LA RIVIÈRE ROUGE

CRÉDITS, 1870-72.

			\$	cts.	\$	cts.
<i>Milice et Défense.</i>						
Remboursements déposés au crédit du receveur-général, compte des voyageurs, 1870			4,005	48		
do do do	do	do	3,250	27		
				992	13	
						8,247 88
Compte des casernes, 1870			4,868	41		
Balance do				848	32	
						5,716 73
Dû sur les comptes de la Rivière-Rouge, 1870						66,705 06
do do pour transport des troupes à Manitoba, 1871						37,685 95
do do frais de route, 1872						12,072 00
<i>Division des sauvages.</i>						
Compte de provisions, 1869-70				822	37	
do do 1871				3,331	62	
do do 1872				6,169	65	
do compte supplémentaire 1872					281	80
						10,605 44
<i>Province d'Ontario.</i>						
Montant du compte, 1869-71			4,035	72		
do do 1872				334	00	
do do				159	00	
						4,528 72
<i>Exploration du Pacifique Canadien.</i>						
Montant du compte, 1871			5,619	05		
do do 1872				3,145	86	
						8,764 91
<i>Exportation de Manitoba.</i>						
Montant du compte, 1871				175	00	
do do 1872				546	00	
						721 00
Recettes provenant des frais de passage et de la vente de provisions aux émigrants, 1871-72						12,483 64
						167,531 33

(Signé,)

D. A. GRANT,

*Comptable et payeur.*BAIE DU TONNERRE,
le 1er Novembre, 1873.

Pendant la dernière année fiscale, le nombre des passagers a été limité, et les hommes engagés pour le service de transport ont été employés, de temps à autre, aux travaux d'amélioration, lorsque les circonstances le permettaient; il en est résulté qu'on a fait plus de travaux durant l'été de 1872 que pendant aucune des saisons précédentes.

QUAI A LA BAIE DU TONNERRE.

On a dû aller chercher sur les rivières Kammistaquia et Neebing, avant la clôture de la navigation, les 100,000 pieds cubes environ de bois qui entrent dans cette construction, mais on a pu se procurer à peu de distance la pierre pour remplir les caissons. On a travaillé à ce quai tout l'hiver et, au printemps, il était prêt pour le service, sauf quelques détails qu'on a depuis complétés.

Ce quai s'étend jusqu'à 600 pieds de la côte, et il a une aile de 200 pieds de long.

Cette construction était d'une importance générale majeure; on s'en aperçoit déjà par l'augmentation du commerce et de la valeur des propriétés ainsi que par le grand nombre de bâtiments qui se sont élevés dans le voisinage, en sorte que le village de Prince Arthur's Landing est aujourd'hui un village tout à fait prospère.

Un *brise-lame*, ou quai additionnel, sera nécessaire pour le protéger contre les glaces et contre le ressac que soulèvent les vents de l'est. Je soumettrai, avec les évaluations prochaines, un état du coût de cette addition nécessaire.

ROUTE DE LA BAIE DU TONNERRE.

On a continué à empierrer ce chemin parce qu'on avait des hommes et des charrettes disponibles, et il est maintenant en assez bon état; mais, dans les parties marécageuses et argileuses, il faut encore des améliorations pour rendre la voie assez dure à l'époque des fortes pluies qui sont si fréquentes dans ce district.

ROUTES ET PORTAGES A L'INTÉRIEUR.

On les a beaucoup améliorés durant l'année dernière, et l'on a ouvert un nouveau chemin à Nequaquon. Tant que cette dernière route n'a pas été achevée, on éprouvait de grands retards et de grandes difficultés pour se rendre de Nequaquon à Nameukan. Il y avait deux routes entre ces lacs, l'une par les portages de Loon et l'autre par la rivière Nameukan. La première était sûre, mais fatigante, surtout à l'époque des eaux basses, et la seconde était dangereuse et difficile à cause des chutes et rapides qu'elle présente en grand nombre. On évite l'une et l'autre par la nouvelle route qui relie une baie profonde du lac Nequaquon à un bras de la rivière Nameukan, et substitue un parcours de $3\frac{1}{4}$ milles par terre à un détour de 25 milles par la rivière Loon. Cette nouvelle route traverse une savane et, sur une grande partie du parcours, il a fallu poser des traverses, et construire un grand nombre de ponts. Le portage de Nequaquon est un des endroits où un chemin à lisses est surtout nécessaire, parce que, vu la distance qui le sépare de la baie du Tonnerre (175 milles), il est difficile d'entretenir, à cet endroit, les chevaux nécessaires pour le transport des émigrants et du fret.

Les portages des Français, Brûlé et autres ont été mis en bon état.

MAISONS.

L'hiver dernier un petit moulin à scie a été établi à la hauteur des terres, en sorte que l'on peut se procurer des planches à meilleur marché qu'en employant la scie à bras, et que des maisons s'élèvent sur la route de la baie du Tonnerre et sur les divers portages jusqu'au Brûlé. Aux chutes Maligne, Nequaquon et Chaudière, on construit des huttes pour les émigrants. A l'angle nord-ouest du lac des Bois, on a construit un magasin commode et l'on a agrandi les maisons et écuries sur la route du lac des Bois, par exemple à la rivière au Bouleau, à la rivière à l'Embouchure-Blanche et à l'établissement de la Pointe-du-Chêne.

On a grand besoin de divers bâtiments au Fort-François et au Long Sault, sur la rivière à la Pluie; mais ces constructions deviendront moins coûteuses lorsqu'on pourra se procurer

des planches à une scierie qu'un particulier entreprenant doit prochainement établir au Fort-Francis. On améliore par degrés les stations des émigrants, et vers la fin de cet été les tentes dont on s'est servi jusqu'à présent, seront remplacées, sauf à deux stations, par des bâtiments assez confortables.

QUAIS A L'INTÉRIEUR.

Les quais pour les bateaux à rames et les bacs sont nombreux, bien que petits, puisqu'il y en a un à l'extrémité de chaque portage, entre le lac Shebandowan et l'angle nord-ouest du lac des Bois. Il faut maintenant des quais plus grands pour les vapeurs que l'on va employer, et l'on prépare déjà ces constructions en réunissant des matériaux au Fort-Francis, à la Chaudière et au Long-Sault.

EXPLORATIONS ET SONDAGES.

On a fait, de temps à autre, des explorations afin de pouvoir dresser exactement la carte de la région qui borde immédiatement la route, et dans ces explorations, on a recueilli des renseignements précieux sur la possibilité d'établir des voies ferrées dans des sections que l'on croyait impraticables à cet égard, à cause de la nature trop rugueuse du terrain. Je suis maintenant persuadé que l'on pourrait établir un chemin de fer de la baie du Tonnerre à Fort-Garry, en ligne presque directe : en premier lieu, ce chemin offrirait la voie la plus courte entre le lac Supérieur et Manitoba; en second lieu, il se trouverait plus au sud, sur un niveau plus bas et, par suite, sous un meilleur climat que les lignes qu'on explore en ce moment; il aurait surtout l'avantage de traverser une région riche en bois de construction et offrant, sur certains points, de bonnes sections de terre arable, ce qui nécessairement donnerait lieu plus tard à un commerce qu'il importe de prendre en considération dans l'étude d'un projet de chemin de fer. De plus la route actuelle, quelque imparfaite qu'elle soit, donnerait toutes les facilités de transporter aux divers points hommes, matériaux et provisions, en sorte que le travail de construction deviendrait simple, comparé à la construction d'un chemin de fer dans une région déserte où il n'y aurait pas de chemins déjà établis.

En arrivant à Ottawa, j'aurai l'honneur de vous soumettre une esquisse de cette route; en attendant, je recommanderais qu'on en fasse l'étude complète avant d'adopter un tracé définitif.

Quant aux sondages, on a marqué les chenaux et mis des bouées là où elles étaient nécessaires, sur toutes les sections navigables de la ligne.

Le lac des Bois, au sud de l'angle nord-ouest, présente une nappe d'eau très-peu profonde. Le fond est un plateau recouvert de quinze à vingt pieds d'eau, mais parsemé de nombreux monticules couverts de roches, et qui se montrent par endroits à la surface. Lorsque le vent est fort, dans cette petite mer, il soulève une forte houle sur un parcours de plusieurs milles, et l'on marque avec soin en ce moment, avec des bouées, un chenal pour les gros vapeurs.

Les écueils et les chenaux dans les différents lacs sont aujourd'hui si bien connus des pilotes qu'ils y passent, dans les nuits les plus sombres, sans jamais s'être jetés sur les rocs ou les bas-fonds.

DIGUES.

Les eaux des lacs Shebandowan et Kashaowic, du lac des Mille-Lacs et des lacs Windegoostegon, Kaogassikok et à l'Esturgeon ont été élevées au-dessus de leur niveau normal, ce qui a facilité et développé la navigation. La plus grande digue est celle que l'on a construite, l'hiver dernier, aux rapides Maligne; elle a 320 pieds de long et élève l'eau de plus de neuf pieds, ce qui donne une profondeur additionnelle de quatre pieds dans le lac à l'Esturgeon; elle rejette l'eau sur la partie supérieure des rapides Maligne et rend navigables deux milles d'eaux basses, immédiatement en aval du portage des Deux-Rivières. Cette construction est solide et peut résister à toute pression de glace et d'eau, mais le fond de la

rièrre est formé de schistes posés sur leurs arêtes et qui présentent des fissures par lesquelles il s'échappera une trop grande quantité d'eau à l'époque de la baisse. Il reste à poser quelques fascines, des pierres et du gravier, à l'avant de la digue. Ce travail sera fait cet automne.

SERVICE DE TRANSPORT.

Ce service a été suffisamment bien fait l'été dernier, mais il y aura probablement cette année une grande augmentation dans le nombre des passagers et la quantité du fret. En vue de cela et des besoins futurs du commerce, je crois que le temps est venu d'établir un système plus complet de transport.

Sur les sections navigables, il serait facile de pourvoir au transport d'un grand nombre d'émigrants et d'une grande quantité de fret, à la condition d'établir immédiatement des chemins à lisses sur les portages; mais les routes ordinaires demanderont des dépenses considérables chaque année.

La route du lac des Bois a 95 milles, et pour transporter sur ce parcours 15 tonneaux pesant de voyageurs et de fret, aller et retour, ou 30 tonneaux chaque jour, il faudrait 95 attelages de chevaux. Or, l'entretien d'un attelage de chevaux dans cette région, y compris la voiture, le conducteur et les rations, ne peut coûter actuellement moins de \$ 3,50 par jour. Pour 95 attelages, cela ferait \$10,000 environ par mois ou \$60,000 pour les six mois de l'été. Ensuite il faudrait entretenir les chevaux durant l'hiver parce qu'on ne pourrait en vendre un si grand nombre à l'automne, à moins de faire des pertes considérables, ni les remplacer facilement au printemps. En outre de l'entretien des chevaux, il y aurait les salaires des agents, des préposés des stations, et le salaire des ouvriers employés pour entretenir la route. On voit donc que la route seule du lac des Bois, si l'on veut l'entretenir de manière à transporter 30 tonneaux pesant chaque jour, entraînerait, d'après l'évaluation la plus exacte, une dépense de \$85,000 à 90,000.

Sur la route de la baie du Tonnerre, route qui a 45 milles, les attelages peuvent être entretenus pour \$3.25 par jour, et, pour un service convenable, il faudrait durant les mois d'été 50 attelages dont 10 pourraient être gardés pendant l'hiver. Le coût total annuel, y compris les salaires des surveillants et l'entretien de la route s'élèverait à \$36,000 ou \$40,000.

Les sections navigables qui se trouvent entre la baie du Tonnerre et le chemin du lac des Bois couvrent une distance de 110 milles et, il y a présentement, sur ces sections, où il y aura bientôt 14 vapeurs dont 12 bacs pour remarquer les bateaux et les barges, et deux grands vapeurs. Pour exploiter ces sections, y compris l'entretien des attelages nécessaires sur les portages, il faudra dépenser de \$55,000 à \$60,000.

Sur les eaux navigables, les moyens de transport du fret et des passagers dépendraient naturellement du nombre et du tonnage des navires disponibles, et quelques barges et remorqueurs à vapeur de plus suffiraient à transporter tout le fret qui arriverait par voie de terre, et davantage.

De ce qui précède, il résulte que pour entretenir la route de la Rivière-Rouge dans un état tel qu'on puisse y transporter trente tonneaux pesant chaque jour, les frais seraient comme suit :—

Entretien de la route du lac des Bois et de Fort-Garry, 95 milles.....	\$ 90,000
Entretien de la route de la baie du Tonnerre, 45 milles. do de 30 milles de sections navigables et de portages.....	40,000 60,000
Total.....	\$190,000

Quant aux recettes, si la route était améliorée de façon à devenir attrayante pour les voyageurs et convenable pour le transport des marchandises, trente tonneaux pesant chaque jour n'est pas un chiffre exagéré, et, sur cette quantité de fret, cinquante dollars le tonneau,

tarif beaucoup moindre que ceux des Etats-Unis, suffiraient à couvrir toutes dépenses. Je dois dire que six voyageurs, avec leurs bagages, sont censés représenter un tonneau pesant.

La somme de \$190,000 par année semblera peut-être considérable, et l'on pourra dire qu'il n'est pas nécessaire d'encourir de suite une aussi forte dépense; mais en vue d'une forte émigration vers Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, et de l'accroissement continu de la circulation, la ligne ne saurait fonctionner convenablement à beaucoup moins. La vraie manière de réduire les dépenses, ou du moins, de les rendre profitables, est d'améliorer la route et, à cet égard, les travaux que j'ai indiqués ne sauraient être entrepris trop tôt.

Dans l'exploitation d'une ligne de ce genre, une compagnie bien organisée, avec un capital suffisant, aurait bien des avantages qui ne sont pas à la portée des employés du ministère des travaux publics. Elle pourrait, avec certaines garanties de permanence, offrir de l'emploi à ses agents et s'assurer ainsi les services d'hommes expérimentés qui bientôt s'intéresseraient réellement à ses opérations.

Actuellement la plupart des employés qui travaillent sur la ligne, ne sont engagés que pour la saison, et, dès le printemps, ils savent qu'ils seront congédiés à l'automne et laissés à leurs propres ressources durant l'hiver, époque à laquelle il y a bien peu d'ouvrage. On comprend qu'un service qui offre si peu d'avantages pour le présent, et si peu de perspective pour l'avenir, ne peut pas toujours commander le choix du meilleur personnel. J'ai été fort heureux dans le choix de plusieurs, je dirai même de la plupart de mes employés; mais admettant qu'en règle générale, ils aient fait tout ce qu'on pouvait attendre d'eux, il faut considérer encore qu'à la manière dont les opérations sont conduites, il faut engager chaque année, à l'époque de l'ouverture de la navigation, un personnel presque étranger au pays et à la nature des travaux, et que l'expérience que ce personnel acquiert, durant la saison, est perdue pour les travaux de la ligne, puisqu'il est licencié à l'automne.

Si donc le gouvernement veut continuer à utiliser cette ligne, il serait avantageux de donner une solde permanente, si faible qu'elle fût, aux hommes qui se seraient distingués par leur capacité et leur zèle. On les délivrerait ainsi de l'inquiétude qu'un chef de famille éprouve toujours à l'approche de l'hiver, lorsqu'il se trouve ainsi éloigné du monde civilisé, et les travaux de la ligne profiteraient de l'union des efforts de ces ouvriers et de leur expérience toujours croissante.

En parlant plus haut d'une compagnie pour l'exploitation de la ligne, il ne s'agit, bien entendu, que d'une association pouvant disposer de fonds considérables, sans cela, pareille entreprise aboutirait inévitablement à un échec complet.

BATEAUX A VAPEUR.

Le contrat pour la construction de deux grands vapeurs au Fort-Francis ayant été annulé par suite de l'insuffisance des ressources des entrepreneurs, ces deux vapeurs ont été construits sous la surveillance des employés de la route. Le vapeur du lac à la Pluie a été lancé l'automne dernier, et celui du lac des Bois au printemps. Le premier peut fonctionner actuellement, et le second sera mis sur la ligne au commencement du mois prochain.

(Signé) S. J. DAWSON.

ANNEXE No. 25.

ROUTE DE LA RIVIÈRE ROUGE.—RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE.

BAIE DU TONNERRE, le 1er novembre 1873.

MONSIEUR,—Le résultat des améliorations auxquelles on travaillait l'hiver dernier, n'ayant pas été complètement vérifié pendant la dernière année fiscale, j'ai l'honneur de soumettre un rapport supplémentaire constatant ce résultat à une époque plus avancée de la saison, et, par la même occasion, de signaler certains faits nouveaux dignes d'intérêt.

J'ai l'honneur, etc.,

S. J. DAWSON.

A. M. F. BRAUN,

Secrétaire, Travaux publics.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE.
SERVICE DE TRANSPORT.

L'hiver dernier, comme j'ai eu l'honneur de le dire dans un précédent rapport, trois nouveaux remorqueurs à vapeur ont été construits à Cellingwood, et, après les avoir munis de leurs machines, on les expédia au débarcadère de Prince-Arthur par les lacs Huron et Supérieur, comme ceux que l'on avait construits l'année précédente. Ces remorqueurs sont de plus grandes dimensions que ceux qu'on avait eus jusqu'à présent : ils ont 45 pieds de quille, leur largeur par le travers est de 10 pieds, et la cale a 5 pieds de hauteur. Les charpentés de ces vapeurs sont très-fortes et pèsent, chacune, environ cinq tonneaux.

Faire parvenir jusqu'à la baie du Tonnerre des navires de ces dimensions n'était pas, on le voit, une petite entreprise. Toutefois on a réussi, et on en a placé un sur chacune des deux sections navigables les plus longues : entre le dépôt de Shebandowan et le lac à la Pluie.

On poussait en même temps, avec autant d'activité que possible, les travaux des deux grands vapeurs en voie de construction à Fort Francis, en sorte que le vapeur du lac à la Pluie a commencé ses voyages le 4 juillet, et celui de la rivière à la Pluie et du lac des Bois le 14 août. Ces deux vapeurs ont été minutieusement examinés par le président du bureau des inspecteurs des bateaux à vapeurs, et son rapport est satisfaisant de tous points.

En même temps, on achevait la construction de barges pontées, avec cabines, qui ont été placées sur le lac Shebandowan, le lac Kashabarive, le lac des Mille-Lacs et le lac au Baril, et l'on a mis sur les lacs Kaogassikok, à l'Esturgeon, Nequaquon et Nameukan des bateaux découverts pouvant transporter des chevaux et du bétail. En même temps, des remorqueurs ont été distribués le long de la ligne, en sorte qu'il y avait un navire, grand ou petit, mu par la vapeur sur chacune des sections navigables entre Shebandowan et l'angle nord-ouest du lac des Bois, ce qui ne laissait sans remorqueur qu'un trajet de dix milles, sur la rivière Maligne, parcours qui n'est pas navigable et sur lequel on a mis des bateaux montés par des *voyageurs* expérimentés.

Ces arrangements donnent un nouvel aspect à la route de la rivière Rouge. Les bateaux à rames étant remplacés par des bateaux à vapeur ou des remorqueurs, excepté sur la courte section mentionnée plus haut, les voyageurs et le fret ont été transportés rapidement à l'angle nord-ouest.

Mais l'été se trouvait trop avancé lorsque le service de transport a commencé, et les émigrants arrivés au commencement de la saison n'ont pas eu d'autre avantage que celui d'un voyage moins pénible, grâce aux arrangements pris la saison précédente. Pendant la dernière partie du mois d'août et tout le mois de septembre, les communications ont été régulièrement maintenues de l'est à l'ouest, jusqu'à l'angle nord-ouest, et avec les améliorations commencées et certaines additions au matériel, sur les sections navigables, les voyageurs peuvent se rendre de la baie du Tonnerre à l'angle nord-ouest dans cinq jours et même moins.

Ce résultat démontre qu'avec des additions au matériel et des améliorations sur la route, améliorations que j'indiquerai tout à l'heure, le plus grand nombre des voyageurs et la plus grande partie du fret venant des provinces de l'est du Canada, à destination de Manitoba et des territoires du nord-ouest, se dirigeront par cette ligne.

La première amélioration à signaler est celle qui concerne le matériel de la

ROUTE DU LAC DES BOIS.

Comme il faut faire en voiture un trajet de près de 100 milles, entre le lac des Bois et Fort-Garry, toute combinaison pour le transport du fret et des passagers, par laquelle on n'atteindra pas l'angle nord-ouest, ne saurait tendre à donner une route navigable entre le lac Supérieur et Manitoba.

On croyait l'année dernière que le fret, une fois transporté à l'angle nord-ouest, à des frais modérés, les importateurs de Manitoba pourvoiraient au moyen de le faire parvenir de ce point à Fort-Garry; mais l'expérience a démontré qu'il n'en est point ainsi. D'abord on ne trouve pas à Manitoba des véhicules en nombre suffisant, et pour ceux que l'on peut se procurer, il faut payer des prix énormes. En second lieu, il n'y a point de fil télégraphique pour les aviser de l'arrivée de leurs marchandises, et s'ils envoient des voitures avant d'avoir reçu pareil avis, ils s'exposeraient à les faire attendre à grands frais; enfin, ils auraient à maintenir un agent à l'angle nord-ouest pour recevoir leurs marchandises et en surveiller l'expédition. On ne doit donc pas s'attendre à ce qu'ils dirigent leurs commandes par la ligne canadienne, si les marchandises ne peuvent se rendre plus loin que l'angle nord-ouest. L'été dernier, comme les saisons précédentes, la route du lac des Bois a été le principal obstacle au prompt transport des émigrants, parce que, sur cette longue section, il n'y a jamais plus de quinze à vingt attelages régulièrement, et lorsque les voyageurs arrivent en grand nombre, comme la chose a eu lieu plusieurs fois, il faut se procurer à des prix énormes d'autres voitures chez les colons de Manitoba.

Il est donc évident que si l'on veut avoir du fret en quantité suffisante pour que le service de transport donne des recettes, on devra se rendre jusqu'à Fort-Garry; pour cela, il faudra d'abord se procurer des chariots couverts, en nombre suffisant, pour la route du lac des Bois. Pour les voyageurs, on devrait avoir une ligne de diligences faisant le trajet trois fois la semaine. Pour les deux services, c'est-à-dire pour le fret et les voyageurs, je crois que ce ne serait pas trop d'un attelage par mille, soit quatre-vingt-quinze attelages; mais je proposerais de commencer avec cinquante, et d'en augmenter graduellement le nombre à mesure que les besoins du service l'exigeront.

SECTIONS NAVIGABLES.

Elles s'étendent de Shebandowan à l'angle nord-ouest du lac des Bois, sur une distance de 310 milles. Sur ce long parcours, il y a 12 portages qui forment ensemble $8\frac{1}{2}$ milles; 10 de ces portages ont moins d'un mille et 2 plus d'un mille de long. Entre ces portages, lorsque l'on aura complété, au printemps prochain, certaines améliorations sur les courtes sections du portage de l'Île, il y aura une succession de biefs navigables sur lesquels on emploiera des embarcations à vapeur.

En prenant des dispositions convenables sur les routes par terre, à chaque extrémité de la ligne, l'express pourra faire en quatre à cinq jours le trajet de la baie du Tonnerre à Fort-Garry, et les trains d'émigrants en six à huit jours.

Mais il faudra songer aux voyageurs venant de Fort-Garry, et pour établir correspondance dans les deux sens, il faudra quelques remorqueurs et barges de plus sur les grandes sections navigables. J'ai déjà dit qu'il serait important d'établir des chemins à lisses sur les portages et des lignes télégraphiques sur les chemins carrossables, à chaque extrémité de la ligne.

Le coût probable des travaux et du matériel nécessaire sera indiqué dans les prochaines évaluations.

REMORQUEURS A VAPEUR ET BARGES.

Les lignes de navigation interrompue, comme celle qui existe entre Fort Francis et le lac Supérieur fonctionnent si bien, grâce à l'emploi de remorqueurs à vapeur et de bateaux ou barges, qu'on pourrait appliquer ce système dans d'autres districts non colonisés du Canada; les fabricants de bois et les commerçants de fourrure en retireraient surtout de grands avantages; je crois donc qu'il n'est pas sans intérêt d'expliquer brièvement ce système.

Voici les conditions que doit remplir un remorqueur ou propulseur à vapeur pour la navigation à l'intérieur :

- 1° Il doit bien "tenir la mer," c'est-à-dire bien supporter le roulis;
- 2° Il doit avoir une force suffisante pour remorquer, à raison de six à huit milles à l'heure, une barge de soixante tonneaux;
- 3° Sa coque doit être assez fortement construite pour supporter une puissante machine;
- 4° Il doit être assez léger pour qu'on puisse le transporter sur les "portages."

L'expérience acquise sur la route de la Rivière-Rouge a démontré que l'on peut réaliser ces conditions avec un solide navire de dimensions suivantes : quille, 38 à 40 pieds; largeur par le travers, de 8 pieds 6 pouces à 9 pieds 6 pouces; hauteur de la cale, au milieu du vaisseau, 4 pieds 2 pouces, à l'arrière 5 pieds, de manière à faciliter la pose de l'hélice; demi-ponté, tourelle du pilote à l'avant, léger faux-pont sur la locomotive et la chaudière; voûte au-dessus du pont, poupe arrondie.

Un bateau de cette espèce peut supporter une chaudière et une locomotive des dimensions et de la force représentées par un cylindre de 9 pouces de diamètre, 10 pouces de jeu du piston, et il pourra porter, sans surcharge, du bois pour 10 heures sous vapeur. Sa vitesse, sans aucune embarcation à sa remorque, devrait être d'à peu près 11 milles à l'heure, et une barge pontée de 55 à 60 pieds de quille, et 16 pieds par le travers, bon modèle, pourrait être remorquée par ce vapeur à raison de 8 milles à l'heure, ou 6 milles chargée. La barge pourrait être munie d'une cabine, ou auvent, de manière à fournir un abri convenable aux passagers.

Sur les lacs, un remorqueur et une barge dans les conditions indiquées plus haut, offriraient pour les voyageurs et le fret tous les avantages d'un vapeur dont la construction, loin des districts colonisés, coûterait dix fois plus.

TRAITÉ AVEC LES SAUVAGES, ET TERRES POUR LA COLONISATION.

Les tribus des Saulteux et les sauvages Ogibbeway ayant cédé leurs droits territoriaux, je prends la liberté de signaler au gouvernement l'opportunité d'encourager le plus possible la colonisation sur la route de la Rivière-Rouge.

Sur tout le territoire du Nord-Ouest, il n'y a pas de plus belles terres que celles qui se trouvent sur la rivière à la Pluie et sur la côte sud-est du lac des Bois. Ces terres se trouvent sur le parcours des eaux navigables que traverse la ligne de la route, et le sol et le climat ne laissent rien à désirer. On ne saurait exagérer l'importance de cette étendue de terre fertile, à mi-chemin entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, et dans une région dont les autres parties ne sont pas très-propres à la culture. Une colonie qui s'établirait en cet endroit serait une source d'avantages précieuses pour la ligne de transport, le commerce de bois surgirait bientôt, et le district en général prendrait un grand développement.

Plusieurs des émigrants qui ont passé à la rivière à la Pluie ont exprimé leur intention de s'y fixer; mais il fallait pour cela que le titre des sauvages fût éteint.

Ces terres sont si bonnes que le gouvernement pourrait en retirer n'importe quel prix ; mais les ventes faites en bloc à des particuliers retarderaient indéfiniment la colonisation.

Pour prévenir la spéculation, il n'y a pas de meilleur moyen que d'adopter le système des concessions gratuites.

Si l'on traçait un rang ou deux de lots sur la rivière à la Pluie, pour les concéder aux colons actuels, à la condition d'améliorations immédiates, je crois que, dans quelques années, on verrait une belle colonie s'étendant sans interruption du lac à la Pluie au lac des Bois.

Dans le traité avec les sauvages, il y a une clause importante, surtout si le gouvernement doit garder le contrôle immédiat de la ligne. Je veux parler de la clause relative aux liqueurs spiritueuses.

Les chefs ont déclaré que si la vente des liqueurs spiritueuses était permise dans leur région, la population ne tarderait pas à se dégrader et à disparaître, et les commissaires, agissant au nom du gouvernement, n'hésiterent pas à insérer une clause à cet effet dans le traité, et de plus, ils s'engagèrent à user de tous les moyens légaux pour qu'elle soit strictement appliquée.

Les lois de l'état voisin, le Minnesota, relativement à la vente ou à la distribution de liqueurs parmi les sauvages, sont excessivement sévères, et, autant que j'ai pu m'en assurer, très-strictement appliquées.

Maintenant qu'une population sauvage considérable, résidant sur la route de la Rivière-Rouge, s'est mise avec ses terres sous le contrôle du gouvernement, c'est le devoir de celui-ci, non-seulement aux termes du traité, mais pour des raisons que l'humanité commande, d'empêcher l'introduction des liqueurs spiritueuses chez ces peuplades. Des amendes légères (et la loi ne prescrit pas davantage) n'empêcheront pas les trafiquants de vendre ou de donner des liqueurs aux sauvages en échange de riches fourrures, et je crois que pareille offense devrait être rangée parmi les délits punissables à la fois, d'amende et d'emprisonnement.

Respectueusement soumis,

S. J. DAWSON,

ANNEXE No. 26.

TABLEAU indiquant la date de la clôture, dans l'hiver de 1872 et de l'ouverture, au printemps de 1873 des canaux et havres des provinces de Québec et d'Ontario et du Lac Supérieur.

CANAUX.	Clôture.	Ouverture.
Canal Lachine	Décembre 7	Mai 5.
Beauharnois	do 2	do 1.
Cornwall	do 8	do 1.
Williamsburgh	do 7	do 1.
Welland	do 10	Avril 21.
Baie de Burlington	do 17 .....	.....
Ecluse de Ste. Anne	Novembre 30	Avril 24.
Canal Carillon	Décembre 4	Mai 1.
Grenville	do 4	do 1.
Chute à Blondeau	do 4	do 1.
Canal Rideau	Novembre 29	do 1.
Ecluse St. Ours	do 30	do 1.
Canal Chambly	Décembre 2	Avril 25.
Canal Erié, New York	do 1	Mai 15.
Canal St. Pierre, Cap Breton	do 16	Avril 15.
HAVRES.		
Québec, fleuve St. Laurent	Novembre 26	Mai 5.
Montréal	Décembre 8	Avril 25.
Kingston, lac Ontario	do 21	do 15.
Belleville, baie de Quinté	Novembre 28	do 22.
Toronto, lac Ontario	Décembre 19	do 15.
Port Stanley, lac Erié	Novembre 30	do 1.
Rondeau do	do 26	do 18.
Kingsville do	Décembre 5	do 1.
Windsor, rivière St. Clair	do 6	do 20.
Détroit do	do 6	do 20.
Sarnia do	do 20	Mars 12.
Goderich, lac Huron	do 2	Avril 19.
Kincardine do	Novembre 28	do 19.
Owen Sound, baie Georgienne	do 30	do 27.
Collingwood do	Décembre 2	Mai 5.
Havres de Midland Railway, baie Georgienne	do 1	do 1.
Débarcadère du Prince Arthur, lac Supérieur	do 15	do 9.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

RAPPORT

DE

L'INGENIEUR EN CHEF DES TRAVAUX PUBLICS.

SUR LA

CONSTRUCTION D'UN CANAL

ENTRE LE

GOLFE ST. LAURENT

ET LA

BAIE DE FUNDY.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR J. B. TAYLOR 29, 31 et 33 RUE RIDEAU.
1874.

COPIE D'UN RAPPORT

DE L'HONORABLE CONSEIL PRIVÉ, APPROUVÉ PAR SON EXCELLENCE

LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL EN CONSEIL, LE 9 MAI 1873.

(Incluse du No. 33,591.)

Dans un mémoire en date du 8 mai 1873, l'hon. ministre des Travaux Publics fait rapport que durant la session du parlement tenue en 1868, le Sénat passa une adresse demandant que copies de tous documents et études relatifs à la construction d'un canal devant relier les eaux du Golfe St. Laurent à celles de la Baie de Fundy, soient demandées aux gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et soumises au ministre des Travaux Publics afin qu'il fasse rapport à ce sujet.

Ces renseignements ayant été recueillis autant que possible, le tout fut soumis à l'ingénieur-en-chef du bureau, M. Page, qui, dans un rapport complet, passa en revue les différents projets et déclara qu'il fallait de nouvelles explorations et études avant de pouvoir formuler une opinion sur une entreprise aussi importante.

Au mois de juillet 1870, l'ingénieur-en-chef ayant reçu instruction de faire faire ces relevés et études, il choisit, pour ce travail, M. G. F. Baillairgé, attaché depuis longtemps au bureau, et ce monsieur, aussitôt après avoir pris les dispositions nécessaires, se rendit sur les lieux et fit les études, relevés, etc., en question, mais ayant été appelé à faire d'autres travaux importants, il ne put soumettre ses plans, rapports et autres documents, qu'au mois d'avril 1872.

A cette époque, l'ingénieur-en-chef étant très-occupé d'autres questions importantes, l'hon. ministre des Travaux Publics crut devoir, afin de hâter une décision, charger de l'examen de ces plans et documents MM. C. S. Gzowski et Samuel Keefer, qui avaient déjà fait un rapport spécial à ce sujet, avec l'autorisation de la Commission des Canaux.

Ces messieurs ont soumis sur la question, plusieurs rapports dont l'un est leur rapport général, en date de février 1873, dans lequel ils donnent de nombreux détails et recommandent un canal accessible seulement à mi-marée par le Bassin de Cumberland.

Les études de M. Baillairgé ayant été faites pour un canal accessible par toutes les marées, il reçut ultérieurement instruction de dresser une évaluation du coût d'un canal à mi-marée, sur l'une des lignes qu'il avait étudiées.

Les opinions étant très-diverses relativement aux différents projets soumis, il a été jugé convenable de demander un rapport à l'ingénieur-en-chef des travaux publics, sur toute la question, et surtout au sujet des projets de canaux à mi-marée.

Le ministre recommande donc que tous les documents soient soumis à l'ingénieur-en-chef, M. Page, afin qu'il puisse étudier toute la question et faire des recommandations au gouvernement à cet égard.

Le comité soumet les recommandations qui précèdent à l'approbation de Votre Excellence.

Certifié,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

A l'honorable
Ministre des Travaux Publics.

Etc., etc., etc.

OTTAWA, 10 mai 1873.

(No. 19,415—Sujet 22—Renv. 30,685.)

MONSIEUR,—Conformément aux termes de la copie ci-jointe d'une ordre en conseil, en date du 9 courant, j'ai l'honneur de vous soumettre tous les documents et études relatifs à la construction d'un canal qui devra relier les eaux du Golfe St. Laurent à celles de la Baie de Fundy, afin que vous puissiez étudier toute la question (surtout les projets relatifs à des canaux à mi-marée) et faire rapport au gouvernement à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,

Secrétaire.

JOHN PAGE, ECR.,

Ingenieur-en-chef, Travaux Publics.

Ottawa.

RAPPORT

DE

L'INGENIEUR-EN-CHEF DES TRAVAUX PUBLICS

SUR LE

CANAL DE LA BAIE VERTE.

(Incluse du No. 38,591.)

OTTAWA, 10 décembre 1873.

AU SECRÉTAIRE DES TRAVAUX PUBLICS.

MONSIEUR,

J'ai reçu votre lettre No. 19,415, avec un ordre de l'honorable conseil privé, en date du 9 mai 1873, (dont la copie précède,) m'invitant à faire enquête sur les divers projets récemment soumis au sujet d'un canal devant relier la Baie de Fundy au Golfe Saint-Laurent.

Je dois dire au début, que depuis 50 ans, ce projet a été mis en avant à divers intervalles et qu'on a fait plusieurs relevés sur le terrain et dressé de nombreux rapports sur les localités étudiées.

Ces explorations ont été faites surtout par ordre du gouvernement du Nouveau-Brunswick qui, naturellement, était dépositaire des documents y relatifs; mais en 1868, il a remis au gouvernement fédéral tout ce qu'on avait pu recueillir sur la question.

Tous les plans et rapports me furent transmis, aux termes d'une adresse du Sénat et de la Chambre des Communes, afin que je pusse indiquer la meilleure marche à suivre.

Au mois de mai suivant, je fis de ces rapports un résumé accompagné de quelques observations; il est donc inutile d'y revenir, si ce n'est pour constater qu'ils indiquaient un ca

nal de capacité beaucoup moindre que celui qu'on projette maintenant, un canal qui ne suffirait aucunement aux besoins actuels du commerce.

En somme, il fut constaté que ces documents ne contenaient point les informations suffisantes pour se former une juste idée d'un travail aussi considérable par sa nature et son importance; néanmoins, tous ces rapports indiquaient que la ligne la plus avantageuse était celle qui relierait le Bassin de Cumberland à la Baie Verte.

En conséquence, je recommandai qu'on fit des études de l'isthme de manière à pouvoir exposer clairement la question au gouvernement.

Ces études furent subséquemment autorisées et, en juillet 1870, M. G. F. Baillairgé, le député ingénieur en chef des travaux publics, fut chargé de faire les études et relevés, travail qui occupa tout son temps jusqu'au commencement de juin 1871.

Au mois de février de la même année, M. Samuel Keefer, secrétaire de la Commission des Canaux, fit à la dite Commission un rapport sur la "possibilité de construire le canal de la Baie Verte;" ce rapport contenait diverses recommandations et indiquait le montant de \$3,250,000 pour le coût d'exécution des travaux sur l'échelle proposée; le tout fut approuvé par M. C. S. Gzowski, l'un des membres de la Commission des Canaux.

Au mois d'avril 1872, M. Baillairgé soumit une carte basée sur une exploration trigonométrique régulière qu'il fit de tout l'isthme situé entre le Bassin de Cumberland et la Baie Verte, sur une largeur de plus de 10 milles; cette carte indiquait, avec précision, les sondages des havres aux deux extrémités; elle était accompagnée des tracés de six lignes d'essai différentes, et d'un rapport contenant beaucoup de renseignements précieux sur les marées, les havres, les rivières, la nature générale de l'isthme, et les moyens d'y construire un canal navigable par toutes les marées ou autrement.

Voici les principaux traits du projet dont il recommandait l'adoption: construire le bief culminant, ou tronc principal du canal, de manière que le fond soit à 69 pieds,—le niveau le moins élevé de la surface de l'eau à 85, et le niveau le plus élevé de cette surface à 88 pieds,—au-dessus du plan de repère des niveaux*; le niveau de 85 correspondant à l'élévation de la minime haute mer des marées bâtarde, et celui de 88 à une élévation de 2 pieds au-dessous de la haute mer ordinaire des grandes marées; le surplus d'eau contenu entre les niveaux variables de 85 et 88, devant servir d'approvisionnement à la navigation du canal pendant les petites mers.

Il est dit dans le rapport: que cette réserve devra être aussi considérable que possible, mais qu'elle ne saurait être maintenue à un niveau qui gêne l'assèchement des prés et des marais; comme toutefois, la quantité d'eau ainsi réservée sera insuffisante, il faudra convertir en réservoirs quelques-unes des rivières qui se jettent dans le Bassin de Cumberland, afin d'obtenir le complément d'eau nécessaire.

Pour un canal accessible en tout temps, quatre écluses seront placées au terminus ouest:

(*) Le plan de repère de tous les niveaux marqués sur la carte, indiqués sur les profils ou mentionnés dans le rapport, est à 50 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse ordinaire des grandes marées de la Baie de Fundy.

trois d'entre elles auront une chute de $40\frac{1}{2}$ pieds, et la quatrième sera disposée de manière à exclure la marée quand le niveau aura atteint celui auquel la haute mer arrive ordinairement, c'est-à-dire 88 pieds au-dessus du plan de repère.

M. Baillairgé propose d'étendre le bief culminant à une distance de $16\frac{1}{2}$ milles jusqu'au pont de la route postale, sur la rivière Tidnish, ou une distance de $19\frac{1}{4}$ milles jusqu'à Tidnish-Head, où l'on construira deux écluses ayant ensemble une chute de $22\frac{3}{4}$ pieds.

De là, dès jetées faites au moyen de caissons remplis de pierres s'étendront dans la Baie Verte à la distance nécessaire pour protéger le chenal quand il aura été dragué à une profondeur de 16 pieds, à l'eau la plus basse. A l'entrée ouest, on construira aussi des jetées et l'on donnera au chenal 16 pieds de profondeur à la plus basse marée.

Son rapport donne une évaluation des quantités pour les excavations, jetées, etc. Sur les six lignes indiquées dans le rapport, ces évaluations sont calculées pour un canal accessible, à toutes les phases de la marée, aux navires de 15 pieds de tirant d'eau; mais le coût des travaux n'est indiqué pour aucune des lignes, par la raison que ce détail ne lui a pas été demandé alors.

La ligne Au-Lac et Tidnish est recommandée comme la plus avantageuse sous le quadruple rapport de l'accès à l'eau basse, de l'élévation du terrain, de l'approvisionnement d'eau et du drainage des terres avoisinantes.

Le rapport dit aussi : que le terminus d'un canal accessible aux navires du tirant susmentionné, à environ mi-marée, peut être placé entre la Pointe Au-Lac et la crique à Sharp (*Sharp's Creek*) et "que la meilleure entrée, dans ce cas, est située entre la décharge de la rivière Laplanche et la crique à Sharp," mais il ne la recommande pas.

Le rapport de M. Baillairgé et les plans et documents qui l'accompagnent me furent remis vers la fin d'avril 1872; mais ne pouvant alors donner à cette importante question toute l'attention qu'elle mérite, le ministre invita MM. Gzowski et Keefer à examiner les plans, le rapport, etc., et à communiquer leur opinion au gouvernement au sujet du projet de M. B.

Ces messieurs se rendirent immédiatement à la demande qui leur était faite, et après avoir fait quelques recommandations relatives au tracé, etc., ils insinuèrent prudemment qu'il était impossible de formuler une opinion définitive avant d'avoir examiné la localité et étudié plus longuement la question.

En réponse à une lettre qui leur fut subséquemment adressée, ils informèrent le ministre que l'un d'eux était prêt, si tel était le désir du gouvernement, à se rendre sur le terrain pour vérifier si l'on avait choisi la meilleure ligne.

Vers la fin du mois d'août de la même année, après que M. S. Keefer eût examiné la localité, ils signalèrent quelques objections à la ligne qui avait été recommandée en indiquant une route qu'ils regardaient comme plus avantageuse et exprimant le désir que les études d'un nouveau tracé fussent faites sous leur direction.

Ces études furent autorisées et faites en conséquence; des plans furent dressés et, au mois de février dernier, un rapport général approuvé par M. Gzowski fut soumis au ministre.

Ce dernier document et les autres qui ont été soumis depuis, contiennent des exposés du projet dont les détails principaux peuvent être résumés comme suit:—

On aura de grandes difficultés à surmonter dans la construction d'un canal à travers l'isthme; mais on pourra les surmonter avec du soin, de l'habileté, etc.

L'entrée dans le Bassin de Cumberland devra être placée à l'embouchure de la rivière Laplanche; de ce point, la ligne se continue directement jusqu'à la Pointe-au-Renard (*Fox Point*), puis elle incline vers le nord et, décrivant des sinuosités à travers le lac Long (*Long Lake*) et certaines savannes, elle traverse le petit bras ouest de la rivière Tidnish dont, plus loin, elle suit presque la direction.

Près du confluent du petit bras ouest et de la rivière principale, on placera la troisième écluse, et le niveau de l'eau, en aval de l'écluse, sera élevé de cinq pieds au-dessus du niveau de la haute mer de la Baie Verte, au moyen d'un barrage à l'embouchure de la rivière.

A partir de la troisième écluse, en descendant, le canal suit une course sinueuse tantôt dans le chenal principal de la rivière, tantôt sur les battures qui l'avoisinent, jusqu'à Tidnish Head, et, au moyen d'une digue ou levée construite dans les eaux de la mer, longue de deux milles et un quart, il se continue au même niveau jusqu'à la quatrième écluse, située à l'entrée est dans la Baie Verte, à 1,600 pieds environ de la Pointe à Weeks (*Weeks Point*).

Cette écluse aura une chute variant de cinq à quinze pieds et sera reliée à la côte par une levée étanche; à l'entrée inférieure de la quatrième écluse, deux jetées parallèles longues de 1,800 pieds seront établies et s'étendront jusqu'au point où il y a quinze pieds de profondeur à la basse mer.

À l'entrée ouest, ils proposent d'avoir deux écluses dont le sommet serait à la même hauteur: la première, près de l'embouchure de la rivière Laplanche, aura une chute variant de 0 à 12 pieds, et la seconde, à 600 pieds environ plus loin en amont, sera une écluse de prise d'eau dont les portes seront à double jeu et dont la chute sera de 0 à 10 pieds dans chaque direction, de manière à exclure les grandes marées qui s'élèvent à plus de quatre-vingt-douze pieds au-dessus du plan de niveau.

Ils recommandent de donner au bief supérieur un niveau variable de six pieds au lieu de trois recommandés par M. Baillairgé, c'est-à-dire de maintenir l'eau entre une élévation minimum de 86 pieds et une élévation maximum de 92 pieds au-dessus du plan de repère des niveaux déterminé par ce dernier. Le volume d'eau compris entre ces deux niveaux, dans le prisme du canal, et l'eau de certains lacs environnants, serviront à maintenir la navigation à l'époque des petites mers.

Le bief culminant a douze milles et demi de long, et celui qui se trouve entre la troisième et la quatrième écluse a $7\frac{7}{16}$ milles; la distance totale entre les deux écluses de sortie est de $20\frac{1}{2}$ milles.

Au point de partage des eaux, 118 pieds au-dessus du plan de repère, sur un quart de mille de largeur et une longueur d'un mille et demi, on rencontre une couche de mousse végétale spongieuse, épaisse d'environ dix à quinze pieds, sous laquelle on trouve un lit d'argile rouge de dix à quinze pieds d'épaisseur reposant sur une couche de grès rouge.

Le fond du canal étant à soixante-dix pieds au-dessus du plan de repère, les tranchées à creuser à travers le niveau supérieur seront de vingt-huit pieds, outre vingt pieds de mousse; et en général la profondeur des tranchées à travers les marais sera de 22 pieds.

Relativement à l'approvisionnement d'eau, il est dit: "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; la superficie des lacs environnants est de 24,748,400 pieds; si donc on fait baisser l'eau de ces lacs de six pieds pour alimenter le canal, ils donneront un approvisionnement de 148,490,400 pieds cubes,—formant un total de 218,186,400 pieds cubes.

La quantité d'eau nécessaire au service quotidien des écluses, lorsque le canal fonctionnera dans toute sa capacité, est estimée à 12,000,000 de pieds cubes; ainsi la capacité du réservoir sera suffisante pour le fonctionnement pendant 18 jours.

Lorsque l'on procédera aux travaux, on propose de creuser d'abord à travers les marais sur la partie la plus élevée du terrain, un chenal de cinquante-quatre pieds de largeur à la surface, et de dix-huit à la base, avec une profondeur de dix-huit pieds, et de faire servir les matériaux extraits de cette tranchée à la construction d'une levée de chaque côté. Des goulets de la même dimension seront aussi creusés à travers la mousse, au point de partage des eaux pour l'égoutter et l'assécher, afin qu'on puisse la brûler; cela fait, puis un chenal étant creusé à travers la terre et le roc au-dessous, des ponts temporaires et les différentes constructions nécessaires étant érigés, on admettra l'eau dans la tranchée et on lui laissera prendre librement son cours vers la Baie Verte.

On pense que cela aura l'effet de curer le chenal de la manière la plus économique et la plus expéditive. Les mousses flottantes des fondrières seront coupées en tranches de dimension convenable et on les fera flotter jusqu'à la mer.

La plus grande partie des matériaux sera, dit-on, emportée et déposée sur les bas-fond de la Baie Verte, mais il n'est pas probable que cela puisse causer de dommages aux lieux de pêche, car les pêcheries de l'aloë, les plus importantes du Bassin Cumberland, ont un fond précisément semblable à celui qui fourniront ces matériaux.

On estime à \$5,317,000 le coût des constructions telles que proposées, y compris les indemnités pour dommages aux terrains, le contrôle, etc.

Les opérations du curage par le mode proposé seront aux risques de l'entrepreneur des constructions, qui en aura le bénéfice.

J'ai cru devoir soumettre cet aperçu des faits concernant le canal projeté, depuis l'ordre d'exploration donné par le ministère jusqu'au jour où les documents ont été placés entre mes

maines pour examen et rapport. J'ai adopté ce plan afin de condenser, sous une forme comparative succincte et lucide, les informations contenues dans des documents que la nature même du sujet rend souvent inévitablement longs.

En les lisant attentivement et en m'efforçant d'étudier les différents plans, cartes, etc., j'acquis la conviction qu'un examen des lieux, et surtout des routes recommandées pour le canal, me ferait plus facilement et plus vite comprendre les projets en question.

Pour faire cet examen, je crus que le meilleur moyen était de marquer sur le sol les points saillants des lignes respectives.

Sur la ligne Laplanche et Tidnish, recommandée par MM. Keefer et Gzowski, ce travail a été fait par M. David Stark, qui avait, sous leur direction, procédé à l'étude du tracé. M. G. F. Baillairgé a tracé la route de Au-Lac et Tidnish, recommandée par lui comme la meilleure des routes d'essai parcourues lorsque l'exploration générale de l'isthme fut faite.

Je rencontrai ces messieurs sur les lieux, et je parcourus avec eux les parties principales des différentes routes, recevant, au sujet de chacune, des explications verbales qui m'ont été d'un grand secours pour arriver à une connaissance générale de la localité, en bien moins de temps que je n'aurais pu le faire autrement.

Toutes les fois que, dans le cours de cette visite, des examens plus approfondis furent jugés nécessaires, ils furent ordonnés et ils ont, depuis, été faits sous la direction de M. Baillairgé.

Les informations ainsi obtenues et puisées à toutes les autres sources disponibles, ensemble avec celles déjà fournies par les rapports antérieurs, permettront, je pense, de placer devant le ministère, d'une manière claire, la partie du sujet qui comprend les travaux du génie civil.

Il eût été désirable de pouvoir, dans un rapport général sur un sujet de ce genre, constater la nature et l'étendue du commerce devant bénéficier des constructions projetées; mais, quoique des efforts aient été faits de plusieurs manières pour obtenir les informations nécessaires à cet effet, jusqu'à présent nous n'avons eu que très-peu de succès.

Cela peut dépendre de ce qu'on ne connaissait pas les autorités compétentes auxquelles

il eût fallu s'adresser, ou de ce que la question, quant au commerce, n'a pas encore acquis une forme assez définie pour permettre, même à ceux qui sous d'autres rapports l'ont bien étudiée, de formuler une opinion générale.

Je dois dire, dès à présent, que la construction d'un chenal navigable entre la Baie de Fundy et le Golfe St.-Laurent, sur quelque ligne que l'on puisse choisir, sera une entreprise entourée de difficultés extraordinaires, non-seulement à cause de la nature des travaux à exécuter; mais surtout à cause de la grande différence d'élévation des marées respectives.

Dans le Bassin Cumberland, la marée monte de 35 à 40 pieds au-dessus de la basse mer ordinaire; à la tête de la Baie Verte, elle monte de 5 à 9 pieds. Quelquefois l'eau du Bassin Cumberland est de $18\frac{1}{2}$ pieds plus élevée que celle de la Baie-Verte, tandis qu'au reflux, l'eau dans la Baie Verte est pleinement de $19\frac{1}{2}$ pieds plus élevée que celle du Bassin Cumberland.

Les eaux des marées, dans les différentes baies, se rapprochent les unes des autres jusqu'à une distance de $6\frac{1}{2}$ milles, et au point le moins élevé, la hauteur du plateau qui les sépare n'est que de 9 pieds plus élevée que la marée observée le 25 février 1870, et 5 pieds plus élevée que la marée *Saxby*, du mois d'octobre 1869.

La surface de ce plateau est formée d'un sol marécageux, sous laquelle il y a en grande partie de l'argile sur une couche de grès rouge.

Les eaux de la Baie Verte sont claires et limpides en tout temps, sauf lorsque le vent, soufflant avec violence de l'est, refoule les sables vers l'intérieur. La conséquence est, dit-on, qu'en certains endroits, l'eau est moins profonde qu'elle n'était il y a 30 ans.

Les eaux de la Baie de Fundy sont généralement chargées d'une vase de couleur brune et de sable, et cela, surtout durant la première moitié de la marée; mais à mesure que l'eau s'élève, la quantité de vase tenue en suspens diminue; cependant l'eau des marées ordinaires porte même à sa surface assez de sédiments pour former ces marais vastes et productifs qu'on trouve en plusieurs endroits le long des côtes et à la tête de la baie.

Le chenal, à travers cette partie de la Baie de Fundy connue sous le nom de Bassin Cumberland, est décrit comme ayant environ un mille et demi de largeur sur une profondeur variant de 30 à 14 pieds à la mer basse jusqu'au récif de Barnes, un demi mille plus bas que l'extrémité supérieure de la Pointe Boisée (*Woody Point*). M. Baillairgé a découvert, en août dernier, à travers ce récif, un chenal de 900 pieds de largeur et d'une profondeur suffisante pour qu'un vaisseau tirant quatorze pieds d'eau pût y passer à la mer la plus basse. (Voir rapport annexé.)

Du récif de Barnes au confluent de la rivière Au-Lac, distance d'environ 3 milles, le chenal a une profondeur de 30 à 15 pieds, et se dirige vers le nord-est. De là, en remontant jus-

qu'au confluent de la rivière Laplanche, dans une direction S. quart S. E., la distance est de près de $3\frac{1}{2}$ milles et, à la mer la plus basse, la profondeur diminue à presque rien, c'est-à-dire à $2\frac{1}{2}$ pieds plus bas que les basses marées ordinaires.

En général, le vent souffle sur la Baie de Fundy, du S. O. au O. S. O.; aussi, un vaisseau poussé par un bon vent dans la baie jusque près de l'embouchure de la rivière Au-Lac serait obligé, pour arriver à l'embouchure de la rivière Laplanche, de prendre une direction au plus près du vent, et cela dans un chenal comparativement étroit, avec des quartiers de rochers et des tronçons d'arbres dangereux à plusieurs points de la côte sous le vent, et, dit-on, des sables mouvants de l'autre côté.

Le but que l'on se propose d'atteindre par la construction du canal projeté étant d'éviter les dangers du voyage par mer sur l'Atlantique en suivant les côtes de la Nouvelle-Ecosse et d'abrèger le trajet par mer jusqu'aux ports situés dans la Baie de Fundy, etc., etc., on doit naturellement supposer qu'une entrée aisée et facile devait être choisie, à moins d'obstacles formidables offerts par les constructions ou les frais probables.

Au lieu de cela, MM. Keefer et Gzowski, à qui l'on avait soumis le rapport et les cartes indiquant le projet de M. Baillairgé, recommandent pour le tracé définitif de placer le terminus de la Baie de Fundy au confluent de la rivière Laplanche, lieu qui, en quelque temps de la marée que ce soit, a très-peu de chose pour le recommander comme entrée favorable pour une ligne de navigation générale.

On comprendra aisément ceci en regardant la carte de la baie et en observant la situation de la rivière et du chenal qui y conduit, et toute personne impartiale ne pourra s'empêcher de prévoir les difficultés que doit rencontrer un bâtiment à voiles arrivant à l'embouchure de la rivière Laplanche par un vent du sud-ouest, lequel souffle généralement dans cette section avec autant de persistance que les vents alizés, si ce n'est pendant les mois d'été, durant lesquels sa direction est un peu plus au sud.

Vents contraires soufflant à travers le chenal, dangers à la côte, et brumes : voilà quelques-unes des difficultés qui surgiront certainement en entrant ou sortant par la route proposée. Et il y a de bonnes raisons de croire que ces faits sont connus d'une manière pratique par ceux qui ont eu occasion de naviguer sur cette partie du Bassin de Cumberland.

Entre la rive Cumberland et l'embouchure de la Missiguash, les troncs et les racines d'une forêt souterraine jonchent la plage sur une longueur d'environ un demi-mille et une largeur de cents pieds au moins, et ensuite, sur une distance au moins égale et sur une lar

geur de 400 pieds, la plage est couverte de roches, dont quelques-unes sont de grandes dimensions et s'élèvent considérablement au-dessus de la surface du terrain. L'élévation du terrain dans lequel les troncs sont fortement enracinés est de 8 à 18 pieds au-dessus du fond d'un canal navigable à mi-marée, et plusieurs des rochers s'élèvent aussi considérablement au-dessus de cette ligne, de sorte que, tel qu'il est actuellement, ce lieu serait très-dangereux pour tout vaisseau laissant ou se dirigeant vers un chenal navigable sur la côte nord.

Entre les embouchures des rivières Missiguash et Laplanche, il y a aussi une forêt souterraine couvrant une étendue de 2,900 pieds le long de la plage, et ayant en largeur 200 pieds, puis tout auprès, sur une étendue encore plus considérable, variant de 600 à 1,000 pieds de largeur, les parties basses de la plage sont couvertes de roches sur une largeur de 600 à 1,000 pieds.

Des forages ont été pratiqués en divers endroits dans la plage, et on a trouvé le roc en position, à une profondeur de trois pieds au-dessus du fond choisi par M. Keefer pour le terminus d'un canal navigable à mi-marée ou entre la haute et la mi-marée.

Le Bassin Cumberland, de la Pointe-Noire (*Black Point*) aux embouchures des rivières Laplanche et Au-Lac, ressemble à un triangle dont les côtés ont respectivement 7, 6 et $3\frac{1}{2}$ milles, et renferme une superficie d'environ dix milles carrés. Le chenal déjà décrit est sur les côtés nord et est, et les battures Minudie occupent tout le reste du triangle, soit $6\frac{1}{2}$ milles carrés.

La partie nord des battures, d'un mille et quart en superficie, s'élève à une hauteur variant de $1\frac{1}{2}$ à $7\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du niveau de la basse mer, et le reste, comprenant une superficie de $5\frac{1}{2}$ milles carrés, s'élève à une hauteur variant de $7\frac{1}{2}$ à $25\frac{1}{2}$ pieds au-dessus de la basse mer.

Il est par conséquent évident qu'en aucun temps, entre la mi-marée et la haute mer, la Pointe Minudie ne donnerait que peu ou point de protection à l'entrée d'un canal située à l'embouchure de la rivière Laplanche.

Aucun de ces obstacles à la navigation, ou aux travaux nécessaires pour la construction d'un canal, n'est mentionné par M. Keefer dans les nombreux rapports qu'il a fournis entre mai 1872 et mai 1873.

Pour conclure, il n'est donc que raisonnable de croire qu'il ignorait leur existence, plutôt que de croire qu'il la connaissait et n'a pas voulu en communiquer l'information, vu surtout que dans le devis soumis par lui, il mentionne que l'emplacement pour les caissons du quai (qu'il dit devoir être de 2,500 pieds de longueur) sera dragué à un niveau uniforme de 54 pieds, et que des rangs serrés de pilotis sont représentés sur son plan comme devant être enfoncés à 18 pieds dans la batture qui s'étend au côté nord de la rivière, laquelle n'est que du roc au niveau de 57 pieds au-dessus du plan de repère.

BAIE VERTÉ.

Les constructions recommandées par M. Keefer, pour cette extrémité du canal, sont principalement, comme on l'a déjà dit, "un remblai dans la mer" de $2\frac{1}{4}$ milles de long, à l'intérieur duquel l'eau sera maintenue à un niveau de 5 pieds au-dessus de la surface de la haute mer des grandes marées; la construction d'une écluse à 1,600 pieds dans la baie, reliée à la côte par un autre remblai; et l'érection de deux jetées parallèles, d'une longueur de 1,800 pieds, en aval de la dernière écluse à l'entrée du canal.

Ce remblai, est-il dit dans le devis soumis, sera formé des matériaux provenant de l'excavation du lit de cette partie du canal qui traverse la Pointe Tidnish; mais le roc et les cailloux "trouvés dans la tranchée" seront réservés pour remplir les caissons en dehors le long du remblai et pour le mur à pierres perdues, sur le glacis extérieur. Tous les remblais devront être de la hauteur de 4 pieds au-dessus de la surface du canal, et être construits avec un mur intérieur de terre glaise pilonnée, placé au centre de chaque remblai, quoique n'étant pas indiqué sur le plan.

Leurs talus extérieurs doivent être protégés par des caissons de 10 à 15 pieds de largeur, remplis de roches, élevés au niveau de la haute mer, dans la baie, et recouverts d'un enrochement épais entre le niveau de la mer haute et le sommet.

L'écluse et ses ailes seront complètement entourées d'un batardeau laissant un espace convenable pour talutage et d'une hauteur suffisante pour placer les travaux à l'abri des inondations, même aux plus hautes marées et par les plus forts vents qui soufflent sur cette côte.

Pour l'exécution de ce plan, la longueur totale des caissons qu'il faudra faire sera d'environ 18,000 pieds, et l'entrée immédiate sera à une profondeur de quinze pieds à la mer basse, soit 400 pieds moindre que l'estimation approximative faite par M. B. Illairgé pour la construction de quais, qui atteindraient une profondeur de 16 pieds dans la mer la plus basse, et désignés par ces messieurs, comme "très-longs et dispendieux."

En considérant cette partie du projet de MM. Keefer et Gzowski, il y a lieu de croire :

- 1o. Que le coût des constructions projetées a été évalué beaucoup trop bas;
- 2o. Qu'ériger ces constructions de la manière proposée serait presque, sinon tout à fait impraticable;
- 3o. Que même si elles étaient érigées, il y a de bonnes raisons de craindre qu'elles ne pourraient longtemps répondre à l'objet en vue.

Relativement à l'évaluation du coût des constructions du terminus à la Baie-Verte, on peut dire que les caissons pour la protection des levées, en calculant au taux le plus bas auquel ont pu être faits les ouvrages de cette nature sous le contrôle du ministère des Travaux Publics, pendant les dix dernières années, et ce, sous les circonstances les plus favorables, coûteront à eux seuls, une somme approchant, sinon aussi élevée que le montant total auquel M. Keefer a évalué le coût des constructions complètes de ces remblais dans les eaux de la mer.

En rapport avec ceci, on peut observer que les jetées d'entrée proposées à la Baie Verte et à la Baie de Fundy coûteraient certainement 33 pour cent en sus de l'évaluation. De plus, les écluses de sortie à la Baie Verte et à la Baie de Fundy seulement, coûteront, avec les batardeaux, etc., etc., au moins les deux tiers de la somme totale à laquelle M. Keefer a évalué le coût des écluses.

On sait qu'une levée en terre, convenablement faite, de dimensions suffisantes, avec ou sans mur en bousillage, et assise sur de bonnes fondations, sera probablement imperméable sous la pression d'une colonne d'eau modérée. Placer une telle levée dans les eaux de la mer serait cependant bien plus difficile qu'un examen superficiel des faits, ou les déductions théoriques de la formation ordinaire des levées, ne pourraient donner à supposer.

Un vent modéré soufflant sur des eaux ordinairement calmes, soulèverait des vagues plus ou moins destructives pour une levée composée de glaise ou de terre : un peu plus de force agirait sur les matériaux solides, et d'ailleurs, avec le temps, le roc même succombe à l'effet incisif de la vague.

En jetant un remblai, même à une distance modérée, dans une rivière ou dans toute autre nappe d'eau, on ne peut avancer que très-lentement lorsque le vent souffle, de quelque direction que ce soit, à un angle de moins de quarante-cinq degrés de chaque côté du point vers lequel est dirigé le remblai.

Si cette difficulté se rencontre dans les cas ordinaires, il est tout probable qu'elle sera encore bien plus considérable dans les eaux de la mer.

Les matériaux pour la construction de ce remblai devant être pris à Tidnish Point, sa formation devra être commencée près de la côte et s'étendre vers l'extérieur, ce qui laissera inévitablement, durant la construction, la partie extrême non complétée toujours exposée aux attaques de la mer.

Il sera, en même temps, incessamment dans un courant agissant, dans un sens ou dans l'autre, avec une force correspondant au haussement et au baissement de la marée, et son extrémité extérieure sera exposée à la pleine action de la mer, soulevée par les vents de l'est qui soufflent presque directement dans la baie.

Il est à craindre que ces différentes causes, militant contre sa construction et sa solidité, ne pourraient être prévenues par aucun moyen efficace n'entraînant que des dépenses raisonnables, vu que si l'on érigeait à son extrémité extérieure une construction protectrice qui ne pût être entièrement enlevée au premier besoin, cela empêcherait le remblai d'être propre au service qu'on en attend.

Le fond de la baie, dans l'endroit où l'on se propose de lever le remblai, étant composé de sable et de gravier, d'une profondeur considérable en quelques endroits, il faudrait les enlever à une profondeur suffisante pour rendre le point de liaison imperméable à l'eau; mais comme ce nettoyage du fond serait probablement rempli à chaque haussement de la marée, il ne pourrait être travaillé qu'à une très-petite distance en avant du remblai; et essayer de construire tout ou aucune partie de la levée sans avoir d'abord curé le fond, ce serait s'exposer à un échec presque certain.

Enfin la difficulté et l'incertitude de la construction d'un remblai convenable, capable de supporter la pression exercée par une hauteur de quinze pieds d'eau, pression à laquelle il serait sujet dans les grandes marées, portent à conclure que l'exécution des constructions, telle que recommandée, serait presque, sinon totalement, impraticable.

En supposant que les constructions à la Baie Verte fussent faites comme l'a recommandé M. Keefer, il semble douteux qu'elles puissent demeurer en bon état assez longtemps pour que la navigation en retire beaucoup d'avantage.

Il paraît que la mer la plus haute, observée pendant l'exploration de M. Baillairgé, a été de 77.37 pieds au-dessus du plan de repère; mais dans le mois d'août de cette année, d'après le rapport sur son tracé définitif, la mer s'es élevée à 79 pieds au-dessus du même plan. Il a mesuré cette élévation à un endroit hors de l'influence des vagues.

Il mentionne aussi qu'à la fin de l'hiver de 1872, de larges masses de glace furent jetées dans la crique, immédiatement au dessus de la Pointe à Weeks, sur les côtes qui se trouvent de 7 à 10 pieds au-dessus des plus hautes marées.

A l'époque déjà mentionnée (août dernier), la haute mer monta à 7 pieds en deçà du sommet de la levée projetée, et les vagues furent poussées dans la baie avec une force et à une hauteur telles que, sans aucun doute, une levée en terre aurait cédé sous leur effet destructeur.

Il n'est pas improbable que les vagues auraient lancé par-dessus les levées une quantité d'eau suffisante pour élever le niveau à l'intérieur, et que cela, joint à la détérioration de leur sommet, aurait eu bientôt pour résultat leur complète destruction.

Une brèche, même petite, dans une levée, causée soit par la mer ou par un défaut de la levée même, serait très-difficile à réparer sous la pression d'une masse d'eau de la hauteur de 5 à 15 pieds.

Un événement de cette nature pourrait être produit par diverses causes, telles que les suivantes :—Le fond pourrait, en certains endroits, par erreur ou autrement, ne pas avoir été convenablement curé, ou pendant les travaux la mer pourrait avoir charroyé du sable ou du gravier au bout de la levée, et ce sable ou gravier ne pas avoir été enlevé; des matériaux non convenables auraient pu être placés en certains endroits dans la levée même;—des roches placées à son sommet pour protection, auraient pu, par l'opération du tassement, s'enfoncer sous la surface de l'eau, quoiqu'elles fussent d'abord placées à une hauteur convenable.

Même en laissant de côté la question d'entretien pour l'avenir, les grands risques et les grands frais qu'entraînerait nécessairement la construction d'une écluse si avancée dans la baie, font naître l'impression que l'on a recherché les dangers au lieu de les éviter, et que l'on a recommandé des dépenses non évaluées qui auraient pu être évitées avec avantage pour l'entreprise.

Enfin la presque certitude de l'impossibilité de construire, d'après le plan proposé, des levées imperméables dans les eaux de la mer, et les risques à courir, même si elles étaient construites, portent à conclure qu'il ne serait pas judicieux de recommander un projet ayant si peu de chances de succès, et à l'exécution duquel il y a de si nombreuses objections en pratique.

Les faits ci-dessus, relatifs aux entrées recommandées par messieurs Keefer et Gzowski, étant exposés, je me propose maintenant d'attirer l'attention sur leur tracé entre ces deux points.

Le 27 août 1872, M. Keefer fit rapport qu'il avait fait, seul, un examen de l'isthme entre le Golfe St. Laurent et la Baie de Fundy, vu que son "collègue, M. Gzowski, ne pouvait l'accompagner."

En cette occasion, il avait la carte et le rapport de l'exploration de M. Baillairgé, antérieurement autorisée par le ministère des Travaux Publics; ainsi que d'autres documents concernant le canal projeté.

Il dit que, des côtes du Fort-Cumberland et du Fort-Lawrence, un "ingénieur peut, même sans exploration, former son jugement sur le tracé du canal," et puis arrive à la conclusion que la ligne recommandée par M. Baillairgé n'est pas celle désignée par la nature.

Il recommanda donc qu'une étude du tracé de la ligne Laplanche et Tidnish fût faite, via le lac Long (*Long Lake*) et la Savanne des Frères Noirs (*Black Ash Swamp*).

Ceci ayant été agréé, on découvrit, au niveau supérieur, en procédant à cette étude, une masse de substance végétale spongieuse "entièrement dégagée de tout mélange de sable ou de terre," et pour en tirer avantage, la ligne y fut tracée.

Constatons ici que le fait d'avoir trouvé cette plaine mousseuse près du point de partage des eaux n'est pas considéré comme une découverte par M. Baillairgé, l'ingénieur qui fit les premières études, vu qu'il rapporte que plusieurs de ses lignes d'essai en traversaient de semblables.

Cependant la surface de la mousse mentionnée est, comme on l'a déjà dit, de 48 pieds plus élevée que le fond projeté du canal, dont 13 à 18 pieds sont du roc, de 10 à 15 pieds de l'argile, et la partie supérieure de la mousse.

A travers les marais, la profondeur générale de la tranchée sera de 22 pieds environ.

	Verges cubes.
La quantité totale de terre à extraire sur la ligne tracée sera de.....	9,160,000
Excavation dans le roc.....	440,000
Mousse (dont la plus grande partie peut être enlevée par le moyen du dessèchement et du feu).....	1,090,000 "

On entend généralement par tracé définitif d'une ligne, celui qui a été adopté, marqué sur le sol, représenté sur le plan, et concernant lequel on a obtenu des détails suffisants pour permettre de donner des informations précises, tant pour le présent que pour l'avenir.

Combien de ces traits caractéristiques sont applicables à la ligne en question, c'est ce dont on peut juger par la citation qui suit :

Dans un rapport daté le 12 avril 1873 (*voir annexe*), M. Baillairgé constate que, sur le plan du tracé soumis par M. Keefer, la rivière Laplanche est placée "de 3,000 à 5,000 pieds hors de sa situation réelle en plusieurs endroits; le lac Laplanche est représenté du côté nord au lieu du côté sud de la rivière; la rivière Tidnish et ses tributaires sont aussi représentés d'une manière inexacte; Tidnish-Head, quoiqu'à une petite distance du tracé de la

“ ligne, est placé 1,000 pieds trop loin au nord dans les eaux de la Baie Verte. On y trouve encore d'autres inexactitudes par rapport aux chemins et à la situation relative des terres hautes et basses. Les différences sont si sensibles et si fréquentes, que c'est une question de savoir jusqu'à quel point on peut accorder confiance aux profils sur lesquels sont basés les calculs du tracé de la ligne Laplanche et Tidnish.”

Ce monsieur, après avoir fait un examen plus complet des lieux en même temps que le dernier tracé définitif de la ligne, répète ces assertions dans son récent rapport, en date du 17 novembre dernier, dans lequel on trouve encore d'autres remarques de même nature. (Voir annexe.)

L'évaluation du coût du creusement déjà mentionné ayant été examinée en détail par M. Baillargé, il démontre d'une façon concluante que des omissions considérables ont été faites dans les calculs; nous en citons quelques-unes afin de donner une idée de leur étendue:

- 1o. Les évaluations ne comprennent pas le draguage à aucune des entrées;
- 2o. Dans l'évaluation, on n'a pas inclus les fossés latéraux, ou autres moyens d'assécher les terres contiguës au canal;
- 3o. Aucune somme n'y est mentionnée pour le déblayage des terres végétales et le curage de l'emplacement des remblais, ni aucune dispositions prises pour prévenir l'écoulement et le dépôt dans le canal des substances semi-fluides provenant des fondrières de chaque côté des tranchées, si ce n'est qu'elles seront coupées “en morceaux convenables et laissées aller à la dérive jusqu'à la mer;”

4o. Il n'est pas fait mention des murs en talutage le long des bords du canal, lesquels, au bief culminant, ne devraient pas avoir moins de 10 pieds d'élévation pour être adaptés au niveau variable de 6 pieds, tel que proposé, et au bief entre la troisième et la quatrième écluse pas moins de quatre pieds; et ceci est évident, vu que, comme on le constate, “lorsque le canal sera en pleine opération, il sera toujours nécessaire d'avoir, à ses deux extrémités et dans les biefs intermédiaires, l'accommodation moderne des remorqueurs à vapeur pour le touage.”

On pourrait énumérer d'autres omissions, mais comme les travaux ci-dessus mentionnés coûteraient, seuls, au moins quatre cent cinquante mille piastres, il est évident qu'il n'y a aucune comparaison à faire entre une prétendue évaluation de cette nature et une évaluation qui donnerait un état exact des constructions à faire.

En un mot, pour avoir une bonne idée du coût approximatif des constructions indiquées dans le rapport et le devis de M. Keefer, il faudrait doubler quelques-uns des items, ajouter 15 pour cent à d'autres, ou augmenter le tout au taux général de 25 pour cent, savoir:

L'évaluation de MM. Keefer et Gzowski, en date du 18 février 1873, est de.....	\$5,317,000
Ajoutez 25 pour cent pour évaluation insuffisante du coût des constructions, etc.....	1,329,250
Pour omissions.....	450,000
	\$7,096,250
Coût probable des constructions.....	\$7,100,000

Quant à la manière de faire les travaux, M. Keefer propose “ d'enlever la plus grande partie de la terre provenant des excavations,—il ne saurait dire quelle quantité,—par l'action des marées de la Baie de Fundy. ”

D'abord, une rigole sera creusée dans “ l'axe du canal, ” et “ avec les matériaux provenant de cette tranchée, on formera des digues pour isoler le canal des terrains adjacents...” Une ou plusieurs autres rigoles devront être pratiquées dans la mousse au point culminant pour la dessécher, de sorte qu'elle puisse être brûlée. Après quoi, un chenal devra être pratiqué dans la terre et le roc, au même point;—certains ponts et autres constructions, matériel, etc., seront nécessaires, et, alors, on pourra admettre dans le chenal les eaux du Bassin de Cumberland et leur laisser prendre leur cours jusqu'à la Baie Verte. ”

Le courant devra être réglé, guidé, et l'on devra prendre d'autres dispositions pour creuser le canal jusqu'à la profondeur, et suivant les dimensions requises.

Ce projet ressemble beaucoup à celui que soumit en 1843 le capitaine H. O. Crawley, dont M. Keefer avait, dit-il, le rapport lorsqu'il fit la reconnaissance susmentionnée à partir des collines du fort Cumberland et du fort Laurent (Fort Lawrence).

Dans le rapport susmentionné, le capitaine Crawley, après avoir discuté plusieurs questions relatives au canal devant relier la Baie de Fundy et le Golfe Saint-Laurent, s'exprime ainsi : “ Il est peut être important d'examiner quel résultat l'on obtiendrait en coupant un chenal de la Baie de Fundy au Golfe St. Laurent et laissant la mer y pénétrer naturellement pour ouvrir une voie de communication et la rendre navigable. ”

Mais, dans une lettre subséquente, après avoir décrit les effets probables des courants sur les marais et les levées avoisinantes, et même sur le chenal, le Cap. Crawley ajoute : — “ Ces faits déduits de la théorie me font douter qu'un chenal tel que proposé puisse être facilement navigable; en tout cas, il y a tant d'incertitude que l'entreprise me semble très-hasardeuse etc., etc., et que je crois qu'il n'est point désirable de pousser les études plus loin. ”

Toutefois, de ce que le projet a été abandonné, il ne résulte pas qu'une autre personne puisse en réclamer la paternité trente ans plus tard, bien qu'on offre libéralement à l'entrepreneur tous les profits de l'entreprise à la condition qu'il se charge de tous les frais et risques de l'exécution des travaux.

En outre, il est très-regrettable que la remarquable perspicacité qui fait prévoir le succès définitif d'un tel projet et peut même indiquer les endroits où la mer entraînera les déblais du canal que ses eaux doivent creuser—et les qualités avantageuses des bancs que formeront ces déblais pour certaines pêcheries, ne puisse préciser d'une manière même approximative la quantité de matières qu'on pourra faire extraire par les eaux de la mer et la longueur du temps qu'il leur faudra pour compléter leurs opérations.

Le mode d'approvisionnement d'eau proposé pour le canal sur la ligne Laplanche et de la Pointe à Weeks consiste à utiliser premièrement les hautes marées de la Baie de Fundy, secondement les eaux douces des lacs situés près des sources de la rivière Laplanche.

Entre le niveau le moins élevé de l'eau du canal et son niveau le plus élevé, il y aura une variation de six pieds qu'on utilisera pour recueillir l'eau nécessaire à la navigation et dont le volume sur les douze milles et demi du bief culminant est évalué à..... 69,696,000 pieds cubes.

La superficie du lac Rond et du lac Long et d'autres lacs plus petits, est de 24,748,400 pieds, et en abaissant ces lacs de six pieds, on obtiendra..... 148,490,400 „ „

Total..... 218,186,400 pieds cubes.

L'évaluation précédente suppose que le niveau des lacs peut être abaissé de six pieds, c'est-à-dire à quatre-vingt six pieds au-dessus du plan de repère; mais d'après le rapport de M. Baillairgé, l'élévation moyenne du fond de ces lacs est d'au moins 88 pieds. Dans ce cas on n'aurait en réserve que 168,000,000 de pieds cubes au lieu de 218,186,400 lorsque la surface de l'eau se trouverait à une élévation de quatre-vingt-douze pieds au-dessus du plan de repère.

On admettra sans peine qu'un canal dont les niveaux sont maintenus à une hauteur presque-uniforme répondra mieux aux besoins de la navigation que celui dont les eaux sont sujettes à des variations fréquentes.

Dans le premier le courant serait nul ou peu perceptible, et le mouvement ondulant de l'eau produit par les navires franchissant le canal réagirait presque toujours suivant la même ligne, en sorte que l'on pourrait protéger les tranchées avec un empierrement de petite hauteur.

Mais quand l'approvisionnement d'eau est fourni à de longs intervalles, il doit se produire une variation considérable dans les niveaux de l'eau, et par suite, l'on aura de temps à autre à combattre de forts courants et à protéger les tranchées par des empierremets de plus grande hauteur.

Quand l'approvisionnement d'eau est intermittent, on doit le renouveler aussi souvent que possible, afin de modérer le courant, et de réduire autant que possible la variation de niveau dans la surface de l'eau. Puisque l'on a choisi la Baie de Fundy pour alimenter le canal, il semblerait donc naturel d'adopter des niveaux permettant de renouveler l'approvisionnement aussi souvent que la chose serait possible avec les fluctuations de la marée, [tel que suggéré par M. Baillairgé.

Toutefois, au lieu de cela, MM. Keefer et Gzowski choisissent pour le niveau inférieur une hauteur que les marées souvent n'atteignent pas, et telle que pendant de longs espaces de temps on ne pourrait obtenir que peu ou point d'eau, tandis que pour le niveau supérieur ils adoptent une hauteur qui ne pourra être atteinte par la marée qu'à de rares intervalles.

Il est bon de dire tout de suite qu'un registre des oscillations verticales des marées du Bassin de Cumberland a été tenu jour par jour, pendant le flux et le reflux, depuis le 13 août

jusqu'au 31 décembre 1870, et que durant cette période la marée n'a pas atteint quatre-vingt-six pieds aux époques suivantes : entre les 13 et 31 août, quatre jours ; en septembre, deux jours ; en octobre, trois jours ; en novembre, un jour ; durant tout le mois de décembre, elle n'a pas atteint 86 pieds une seule fois.

La marée n'a pas dépassé 88½ pieds aux époques suivantes : entre le 13 et le 31 août, dix jours ; en septembre, quatorze jours ; en novembre, vingt jours, et en décembre vingt deux jours.

La marée n'a pas dépassé 90½ pieds (hauteur des grandes mers durant la pleine lune), aux époques suivantes : entre le 13 et le 31 août, quinze jours ; en septembre, vingt-trois jours ; en octobre, vingt-cinq jours ; en novembre, vingt-trois jours ; en décembre, vingt-cinq jours.

Au mois d'août 1870, à l'époque de la nouvelle lune, la marée s'éleva pendant trois jours de 92 à 92½ pieds, et dans chacun des quatre mois suivants, il y eut cinq jours durant lesquels elle s'éleva de 92 à 94½ pieds au-dessus du plan de repère (*).

Il est évident que les marées qui n'atteignent que 86 pieds ne peuvent avoir d'influence sur un canal dont le plus bas niveau de l'eau dans le bief culminant est de la même hauteur. De fait, à moins que la marée ne dépasse de 18 pouces à 2 pieds la ligne de surface du canal, elle ne peut, durant la période comparativement courte du haussement, de l'étale, etc., avoir beaucoup d'effet sur le bief.

Les mêmes observations s'appliquent à tout niveau inférieur à celui que M. Baillairgé a proposé pour la surface la plus élevée de l'eau dans le bief culminant.

Pendant les mois de juin, juillet et août, il y a raison de croire que les grandes marées n'atteignent pas les mêmes hauteurs que dans les autres saisons ; au mois d'août 1870, la marée ne s'est élevée qu'une seule fois à 92.5 pieds. Il est donc peu probable qu'une fois dans chacun de ces mois l'eau du niveau supérieur atteigne quatre-vingt-dix pieds au-dessus du point de repère, en admettant dans le canal tout le volume disponible sans rien en perdre ; puisqu'il est douteux qu'elle puisse atteindre cette hauteur, il n'y a aucune raison de croire qu'elle pourra la dépasser.

Admettant que cette dernière hypothèse soit exacte, il faut évidemment réduire encore la capacité du réservoir des lacs et celle du canal.

En réalité, les 168,000,000 de pieds cubes mentionnés plus haut se trouveraient réduits durant les mois d'été à 95,000,000 de pieds cubes, ou à une quantité d'eau à peine suffisante pour le bon fonctionnement du canal pendant huit jours.

On dira qu'il est possible alors d'introduire l'eau à un niveau moins élevé. Sans doute la chose est possible pourvu que la marée s'élève au-dessus de la surface du canal ; mais il faut songer qu'il n'en peut être ainsi qu'après l'accroissement des marées qui succèdent aux petites mers, puisque l'eau serait probablement aussi haute dans le canal que celle des marées décroissantes après les grandes mers.

* Le 25 octobre 1870, on observa une marée extraordinaire qui atteignit 96 pieds ; et le 5 octobre 1869, la "marée Saxby" atteignit 100 pieds au-dessus du plan de repère.

En présence de ces faits les assertions suivantes semblent étranges : “ le volume d’eau dans le bief supérieur du canal et dans les lacs entre + 86 et + 92 au point de partage, suffira pour faire fonctionner le canal, à 110 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. ” Puis, quelques paragraphes plus loin, nous lisons au sujet du niveau de quatre-vingt-douze pieds : “ Il faut observer qu’il n’y aurait aucun moyen pour dessécher et améliorer le sol à la tête de 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. ”

Ce qui revient à dire que les constructions telles que projetées donneront un approvisionnement d’eau pendant dix-huit jours, pour ajouter immédiatement après : que cet approvisionnement devra être réduit d’un tiers. En un mot, l’approvisionnement est évalué à un tiers de plus que le drainage des terres avoisinantes pourra permettre, et on le donne comme $2\frac{1}{2}$ fois plus considérable qu’il ne pourra jamais être (excepté à l’ouverture de la navigation, au printemps), et cela sans indiquer aucune disposition pour protéger les levées dans les variations de niveau qui se produiront.

Relativement au Bassin de Cumberland, il est dit que : “ si l’eau de ce bassin à la mer basse est excessivement vaseuse, 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 Welland. Par conséquent on ne peut s’opposer à l’admission de l’eau de la marée s’élevant au-dessus du niveau inférieur de l’eau dans le bief culminant. ”

Cette combinaison est assez malheureuse, vu que l’eau de la Grande-Rivière à Dunnville est aussi limpide que celle de n’importe qu’elle rivière en Canada, le Saint-Laurent excepté. Du reste il est difficile qu’il en soit autrement, puisqu’en amont du barrage il y a un vaste étang, où l’eau repose pendant un espace de temps considérable. À plusieurs endroits, le long de l’embranchement d’alimentation, on s’en sert pour la cuisine ; mais en passant dans le canal, qui a une descente de 330 pieds au moins, les courants, l’action des vents, l’effet des vagues soulevées par les navires à vapeur, et les draguages que l’on fait depuis plusieurs années, la rendent tout à fait trouble et vaseuse avant qu’elle s’écoule de la série des écluses de la montagne. En un mot, quand elle pénètre dans le canal elle est assez claire, mais elle devient très-vaseuse avant de le quitter.

Nul doute que les eaux du Bassin de Cumberland sont généralement plus claires à marée haute qu’à toute autre phase du haussement ; toutefois, la direction et la force du vent affectent alors, plus ou moins, la pureté de l’eau.

Par un temps calme l'eau porte moins de matières terreuses que par un gros temps, alors que la mer poussée par des vents violents frappe les côtes avec une force qui leur devient bientôt préjudiciable.

Mais l'eau à marée haute, bien que moins vaseuse que pendant la première phase du haussement, fournit néanmoins ces dépôts qui, avec le temps, forment sur les marécages des prés que l'on peut rendre très-fertiles en établissant des digues et des rigoles d'assèchement.

Voici ce que dit à ce sujet le Dr. Dawson dans son *Acadian Geology* :— “ La marée montante emporte les matières fines de la surface de tous les bancs et falaises exposés au contact de l'eau qui se charge ainsi de vase et de sable fin, lesquels, lorsque la mer est étale, se déposent en une couche mince à la surface des grèves, etc., etc.

“ La marée descendante n'a que peu d'effet sur ces dépôts, et c'est ce qui explique le développement graduel des grèves jusqu'à ce qu'elles aient atteint une hauteur telle que les grandes marées seules peuvent les recouvrir. Elles deviennent alors de vrais marais salins couverts d'herbages grossiers, etc., etc.”

Les conditions restant les mêmes il n'y a pas de raison pour qu'il en soit autrement à l'avenir.

Si l'eau de la Baie de Fundy est introduite directement dans le canal et, de là, traverse une série de lacs que l'on prétend convertir en réservoirs convenables, il y a tout lieu de croire qu'avec le temps ces lacs se changeront aussi en marais salins.

Cet inconvénient,—joint à la certitude de ne pouvoir maintenir le haut niveau que recommande M. Keefer et au fait que le fond des lacs est au moins de deux pieds plus élevé que la ligne sur laquelle sont basés ses calculs pour l'approvisionnement d'eau,—démontre à l'évidence qu'il n'est aucunement désirable d'adopter un projet basé sur une théorie qui souffre tellement peu l'examen.

La ligne Laplanche, Tidnish et Pointe à Weeks et les constructions qu'elle devra nécessiter, d'après les recommandations de MM. Keefer et Gzowski, étant sujettes à tant d'inconvénients réels qu'aucun avantage à la navigation ne semble devoir compenser ; en outre, aucune des lignes d'essai tracées jusqu'à présent n'indiquant une route que l'on pourrait construire à des frais raisonnables, il fut jugé nécessaire, comme je l'ai déjà dit, de faire un autre examen du terrain, et M. Baillairgé qui connaissait la localité et se trouvait alors dans le voisinage fut chargé de ce travail.

Il fut chargé de rechercher le point le plus bas de la ligne de partage des eaux que l'on pourrait atteindre et quitter en suivant une ligne sur laquelle la profondeur et l'étendue des excavations dans le roc seraient aussi réduites que possible ; il fut aussi chargé de tracer les lignes et de prendre les niveaux nécessaires pour constater s'il serait préférable de continuer le bief culminant jusque dans le voisinage de la Baie Verte ou d'opérer la descente au moyen d'une écluse en atteignant la vallée de la rivière Tidnish.

Afin d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de la ligne qui conduit vers l'entrée est, il fut chargé d'explorer d'une manière plus complète cette partie de la région, surtout un ravin qui semblait s'étendre d'un point situé à environ un demi-mille en aval du moulin de Doyle, sur la Tidnish, jusqu'à un demi-mille de la Pointe-à-Weeks, vu qu'une ligne suivant cette direction paraissait très-avantageuse aux deux extrémités. Mais vers le milieu du parcours la région est couverte d'une forêt si épaisse qu'il fut impossible d'arriver à d'autre conclusion que celle-ci, savoir : que si l'élévation était convenable, la ligne ne présenterait aucun des inconvénients signalés sur la ligne proposée, le long de la côte de la baie, par M. Keefer.

Toutefois, l'on constata subséquemment que dans les endroits où cette ligne traverse ou avoisine la propriété du Squire Thompson jusqu'à la vallée du moulin d'Oxley, le sol est plus élevé que la partie basse du plateau qui sépare la Baie de Fundy de la Baie Verte. Ce fait prouvait d'une manière concluente qu'il était inutile de continuer l'étude de cette partie de la région.

La carte générale de l'exploration antérieurement faite par M. Baillairgé, indiquant clairement les contours et l'élévation des hautes et des basses terres, il lui a suffi d'examiner les endroits où des renseignements plus détaillés étaient nécessaires, ou ceux où il convenait de changer la ligne pour éviter de fortes excavations dans le roc ou autres matières.

Il put ainsi faire, en peu de temps, une étude de ces endroits et obtenir une route plus avantageuse, dont le point le plus élevé n'excède pas 105½ pieds au-dessus du plan de repère déjà mentionné, et sur tout le parcours de laquelle les excavations dans le roc seront comparativement peu considérables.

Jugeant d'après le résultat de toutes les études faites jusqu'à ce jour, je suis d'avis que les niveaux les plus avantageux à adopter pour la surface de l'eau dans le bief culminant du canal, sont ceux proposés par M. Baillairgé, savoir : 88 pour la plus grande et 85 pour la plus petite élévation, depuis le Bassin de Cumberland jusqu'à la Baie Verte, avec des écluses détachées à chaque extrémité.

Dans une partie précédente de ce rapport, j'ai essayé d'indiquer la position du chenal et des grèves du Bassin de Cumberland, et les difficultés et dangers auxquels un navire serait certainement exposé en passant beaucoup à l'est de la rivière Au-Lac par un vent de sud-ouest qui est le plus fréquent sur cette côte pendant une grande partie de la saison de la navigation.

Je dois ajouter que, dans la partie supérieure de cette baie, un navire à voile peut rarement refouler la marée montante ou descendante, si ce n'est avec une forte brise,—le courant du chenal, sur le côté nord du bassin étant de quatre à cinq nœuds à l'heure, et tous les navires devant passer à cet endroit,

Il n'y a pas de havres naturels dans le voisinage et l'on n'en rencontre qu'un fort petit nombre, pour ne pas dire aucun, dans la partie supérieure de la Baie de Fundy; conséquemment, au changement de marée, les navires mettant à l'ancre, quand la chose est possible; mais, par certains vents la côte est telle qu'on ne peut trouver de bon mouillage; par suite, les navires doivent rester à sec sur la grève ou les bancs de vase jusqu'à ce qu'ils puissent continuer leur route.

En réalité, aucun endroit ne possède de bien grands avantages pour l'entrée d'un canal, tant sous le rapport de la facilité d'accès que sous celui des moyens d'établir les constructions; on devra donc choisir l'endroit qui présente le moins d'inconvénients.

A cet égard, trois endroits, près de l'angle nord du bassin, méritent considération :

Le *premier* à l'embouchure de la rivière Tintamarre.

Le *second* à la "crique Cumberland," ou près de là.

Le *troisième* sur le côté sud de la Pointe Au-Lac.

Il faut dire tout d'abord que n'importe où l'on place l'entrée sur le Bassin de Cumberland, les navires à voile qui descendent ne pourront guère quitter le canal que pendant la dernière heure du montant, et les navires qui montent ne pourront attendre l'entrée que pendant la première heure du baissant.

Les navires à vapeurs et ceux qui sont remorqués pourront naturellement entrer dans le canal ou en sortir toutes les fois que la marée sera assez haute

1. Relativement au *premier* endroit mentionné, je dois dire que la partie inférieure de la rivière Tintamarre a une direction presque nord-est et le courant y a parfois une vitesse d'au moins six milles à l'heure; le chenal est large d'environ 450 pieds au fond; les escarpements sont très-inclinés et s'élèvent à 38 pieds au moins au-dessus de la ligne de l'eau basse.

Au moyer de déblais chaque côté de la rivière, on pourrait lui donner 750 pieds de largeur au fond et 850 pieds à la surface de l'eau, à mi-marée; mais cet élargissement du chenal n'aurait aucune influence perceptible sur le courant. Pendant le reflux de la mer, un fort vent de sud-ouest la rend tellement houleuse dans ce chenal qu'un navire, se dirigeant dans un sens ou dans l'autre, aurait beaucoup de peine à y passer. Le courant de la marée descendante est plus fort que celui de la marée montante; toutefois, la différence est si faible que la seule ligne d'entrée à un canal, que l'on pourrait adopter en pareil cas, serait presque à angle droit avec le chenal. En entrant et en sortant, les navires auraient à virer jusqu'à ce qu'ils fussent presque en travers du courant, opération qui, dans les circonstances, serait difficile et extrêmement hasardeuse.

Toutes choses prises en considération, il serait très injudicieux de choisir un endroit pareil pour l'entrée d'un canal.

2. A la crique Cumberland et en amont, la grève couverte de roches et de laquelle il a déjà été fait mention, s'étend à une distance considérable le long et au large de la côte, en sorte qu'à première vue l'on constate qu'il n'y a point, dans ce voisinage, d'endroit convenable pour établir l'entrée d'un canal.

De cette crique, en se dirigeant vers la Pointe Au-Lac, la côte est presque en droite ligne, et la grève présente moins d'inclinaison que partout ailleurs. A un point situé vers le milieu de ce parcours, la ligne de l'eau basse est plus près de la côte que partout ailleurs sur la côte Est du bassin. A cet endroit, environ 700 pieds de la marque ordinaire des hautes eaux, on obtiendrait une élévation convenable pour la ligne du fond d'un canal navigable à mi-marée, c'est-à-dire 54 pieds au-dessus du plan de repère.

La côte a une direction presque parallèle au courant lorsque la marée descend ou monte, et les vents du sud-ouest soufflent presque à angle droit avec cette direction; mais, dira-t-on, l'entrée d'un canal pourrait être placée de manière à faire avec la côte un angle tel que les navires, à leur sortie ou à leur entrée, ressentiraient peu l'effet du courant. Il est vrai qu'on pourrait faire cette tentative; mais il y a lieu de croire qu'elle ne réussirait pas mieux que sur aucune autre côte en droite ligne vers laquelle les vents prédominants soufflent directement, où le chenal est comparativement étroit et le courant fort dans l'une et l'autre direction.

3. A la Pointe Au-Lac, à partir de la ligne de la haute mer ordinaire, en gagnant le large, le fond incline de la surface du marais jusqu'à 71 pieds au-dessus du plan de repère sur les 500 premiers pieds de parcours; sur les 300 pieds suivants, l'inclinaison n'est que de 5 pieds, et 400 pieds plus loin, ou à 1,200 pieds de la côte, le fond a une élévation de 54 pieds, soit la hauteur jugée suffisante pour la navigation à mi-marée, ou six heures sur douze. A cet endroit, l'on pourrait établir l'entrée d'un canal dans une direction O. quart S. O. $\frac{1}{2}$ O., ou presque dans l'alignement du chenal profond de la baie, et au moins trois points et demi à l'ouest de la direction des vents du sud-ouest. Dans cet endroit à marée montante, le volume d'eau se divise en deux parties: l'une prend la direction nord-est en remontant la rivière Tintamarre, et l'autre une direction sud vers la crique à Sharp, les rivières Hébert, Macan, etc.

A marée basse, ces deux parties se réunissent à ou près de l'endroit où elles s'étaient séparées, mais les points de convergence et ceux de divergence changent constamment avec les variations des marées; néanmoins, il y a invariablement un remous ou une grande superficie d'eau comparativement en repos entre ces différents points et la côte, en sorte que les navires pourraient entrer toutes les fois que la baie en aval serait navigable et qu'il y aurait assez d'eau.

M. Keefor a objecté néanmoins qu'une entrée, dans cette position, exposerait les portes des écluses à "l'effort direct des vagues et des vents du sud-ouest, etc., etc.," mais comme la ligne d'entrée aurait presque une direction est, et la série des écluses une direction nord-est, il est évident que les résultats indiqués dans la citation précédente ne se produiraient pas; et que l'effet produit par la séparation et la réunion alternative des eaux des deux chenaux serait très-avantageux à la navigation en cet endroit.

Bref, tout vent qui gênerait un navire à l'entrée ou à la sortie d'un canal dans cette position, lui rendrait extrêmement difficile, si non impossible, le trajet en montant, ou en gagnant l'embouchure de la rivière Laplanche, et cela à toutes les phases de la marée.

Dans le mouillage à eau basse en amont de la Pointe-Boisée (Woody Point), connu sous le nom de "mouillage Sackville", il y a un bon ancrage d'où on a remarqué fréquemment des navires pendant l'exploration.

La Pointe Au-Lac ayant l'avantage de se trouver près de ce mouillage, est accessible par tout vent qui entraînerait un navire vers le haut de la baie, et tout navire peut en partir par n'importe quel vent et s'aventurer à descendre en sûreté. Il n'existe dans le voisinage aucun récif dangereux. Sous les autres rapports, il n'y a probablement pas d'endroit dans le Bassin de Cumberland qui offre plus d'avantages et qui présente moins de difficultés que la côte sud de la Pointe Au-Lac, pour le terminus ouest du canal projeté.

Pour pratiquer une entrée à cet endroit, il est proposé de construire deux jetées parallèles espacées de 250 pieds. Celle du nord aura environ 1,100 pieds de longueur, et celle du sud 1,500 pieds. Le chenal serait creusé à un niveau de 44 pieds au-dessus du plan de repère, et la base des jetées serait à 1 pied plus bas.

Depuis l'extrémité intérieure des jetées, le canal, sur une distance de 1,850 pieds, décrira une courbe jusqu'à ce qu'il prenne une direction sud-est à environ 950 pieds en aval de l'extrémité de la première écluse, d'où on le continuera sur une ligne presque parallèle à la côte. Les bords de cette partie du canal seront protégés par des caissons de bois ou par un mur en maçonnerie brute.

On pense que même pour une navigation de six heures sur douze, il devrait y avoir trois écluses à cette extrémité du canal. Néanmoins, pour établir une comparaison, supposons un instant que deux suffiront, et qu'elles seront distantes de 600 pieds l'une de l'autre et placées comme celles qu'on projette de construire à l'embouchure de la rivière Laplanche.

La tête de la seconde écluse serait à environ 4,200 pieds de la côte. De ce point la ligne suit une direction qui, à six-septièmes de mille plus loin, traverse le chemin de fer Intercolonial à un angle de 60 degrés.

Elle continue alors le long de la vallée de la Missiguash, traverse le chemin postal entre Amherst et Sackville à environ $2\frac{1}{2}$ milles de l'extrémité intérieure des jetées ; et à un mille et sept-huitièmes plus loin, elle traverse le chemin du Mont Whatley.

Sur une distance de sept milles depuis le terminus ouest, la profondeur des tranchées à travers les marais, pour faire le fond du canal à 69 pieds au-dessus du plan de repère, sera de 22 à 23 pieds. Sur ce parcours, la ligne en plusieurs endroits traverse la partie supérieure et étroite de la rivière Missiguash.

Au bout du septième mille, elle entre dans une fondrière flottante, profonde de 6 à 10 pieds ou plus, et qui s'étend à une distance de $5\frac{1}{4}$ milles.

La surface de cette fondrière est une espèce de mousse vivace sur une profondeur de 10 à 15 pouces. Au-dessous se trouve une couche de racines entrelacées. Si vous y enfoncez une perche, vous rencontrez de la résistance à deux ou trois pieds de la surface. Ensuite elle s'enfonce aisément; et quand vous la retirez, elle est couverte de terre végétale noire.

Les nivellements pratiqués aux mêmes endroits, à différentes saisons de l'année, paraissent indiquer que la hauteur de la croute supérieure des fondrières est variable, car elle est plus haute le printemps et à la suite de fortes pluies, que quand la sécheresse a duré pendant longtemps. L'élévation de ces fondrières est partout en moyenne d'environ 96 pieds au-dessus du plan de repère. Il est dangereux de s'aventurer à les traverser sans un guide, si ce n'est quand leur surface est complètement gelée. On s'est assuré par des forages qu'à la profondeur susdite (6 à 10 pieds) elles se composent surtout d'argile. Mais, vers l'extrémité est, on a rencontré du roc à différents endroits, variant de 2 à 11 pieds au dessus du fond projeté de la ligne du canal.

Depuis l'extrémité des fondrières, vers l'est, sur une longueur de $\frac{3}{4}$ de mille jusqu'au sommet du plateau de partage des eaux, ou à environ 13 milles des jetées de l'entrée, la hauteur est de 100 à $105\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du plan de repère. Sur cette étendue, la partie supérieure se compose de mousse et de terre végétale noire, jusqu'à une profondeur de 2 à 5 pieds. Au-dessous on a rencontré de l'argile et du sable jusqu'à la complète profondeur du fond du canal.

Depuis le sommet du plateau la ligne décrit une courbe vers le sud-est, et à une distance d'environ $\frac{3}{4}$ de mille elle traverse le bras nord-ouest de la rivière Tidnish à une élévation de 92 pieds.

La terre végétale sur cette partie de la route, varie de 3 à 6 pieds en épaisseur.

De ce point, la ligne est directe jusqu'au près du chemin de Tyndal, où la ligne courbe plus vers l'est et traverse le lit principal de la rivière à environ $1\frac{1}{4}$ mille d'où elle traverse d'abord le bras nord-ouest. Entre ces endroits, la surface du sol est généralement d'une hauteur de 95 à 83 pieds.

La ligne suit alors la rivière sur une courte distance, et après avoir traversé la première sinuosité près de la propriété de Lucius Chappell, elle prend une direction nord jusqu'à ce qu'elle ait traversé le chemin postal qui conduit au village de la Baie Verte, à une distance d'environ $1\frac{9}{10}$ mille depuis sa première intersection avec la rivière principale.

L'élévation du sol sur cette partie de la route varie de 74 à 93 pieds.

En continuant de l'endroit ci-haut mentionné, la ligne traverse le ruisseau aux Eperlans (Smelt Brook), et trois sinuosités de la Tidnish dans une direction vers le côté sud de l'embouchure de la rivière; de là elle se dirige vers l'est à travers Tidnish Head jusqu'à la marge d'eau de la baie, distance de $2\frac{1}{4}$ milles.

Sur cette partie du parcours, la hauteur du sol varie de 70 à 94 pieds. Il y a cependant deux petits monticules qui s'élèvent à une hauteur de 101 pieds, près de la jonction des chemins Tyndal et de la Baie Verte.

Le cours de la rivière devra être changé en divers endroits, et on doit construire près de son embouchure un aqueduc en siphon d'une capacité suffisante pour l'écoulement de l'eau sous le canal. A Tidnish Head on doit construire deux écluses d'ascension sur l'alignement de la partie est du canal et du chenal à eau profonde à travers la baie.

La distance totale depuis l'extrémité intérieure des jetées à la Pointe Au-Lac, jusqu'à l'eau de la Baie Verte, est de $19\frac{1}{4}$ milles.

En examinant les différentes questions relatives à l'entrée du canal sur la Baie Verte, on devra se rappeler que les sondages indiqués sur la carte ont été réduits à une ligne d'eau basse supposée de 65.57 pieds au-dessus du même plan de repère auquel les sondages du terrain ouest et les nivellements le long de la route ont été rapportés. Il paraît qu'on est arrivé à choisir cette élévation pour l'eau la plus basse après avoir observé, sur les culées du pont de la Tidnish, certaines marques qui ont été signalées à M. Baillairgé par une personne observatrice qui réside dans la localité. Toutefois, pendant les $9\frac{1}{2}$ mois qu'ont duré les opérations de l'exploration l'eau n'a baissé qu'une fois (30 septembre 1870) à 66.86 pieds ou 16 pouces de moins que la ligne supposée de la plus basse marée. Mais en prenant la plus basse marée de chaque mois pendant toute la durée de l'exploration, la moyenne est de 67.85 pieds ou 27 pouces au-dessus de la marque supposée de la plus basse marée.

Ces faits joints aux observations de l'amiral Bayfield, qui s'est beaucoup occupé de la question amène à la conclusion que la profondeur d'eau disponible à la mer basse ordinaire peut être évaluée à environ 18 pouces de plus que celle indiquée comme elle devait l'être sur la carte de M. Baillairgé (voir ses remarques à ce sujet dans l'annexe).

Ceci, je crois, pourrait se faire judicieusement, même s'il était parfaitement établi qu'à de longs intervalles la marée a baissé à la ligne ci-haut indiquée. Car il doit être parfaitement évident qu'une élévation aussi minime de la basse mer ne pourrait durer si peu de temps qu'elle ne pourrait en aucune manière nuire à la navigation.

Le choix du niveau de la basse marée ordinaire qui vient d'être indiqué supportera le plus stricte examen, et par conséquent est recommandé pour l'adoption. A l'entrée du canal on propose un bassin de forme triangulaire au moyen de deux jetées s'étendant au large et embrassant une superficie de 11 acres ou plus. La jetée du nord aura 4,000 pieds de long, et sera disposée de manière à se diriger vers l'est sur l'alignement des écluses de la côte et du chenal à eau profonde dans la baie. La jetée sur le côté sud sera presque à angle droit avec la côte, aura une direction nord-est, une longueur d'environ 4,000 pieds, et sera placée de manière à recouvrir une partie du chenal conduisant au canal. A un endroit sur sa ligne intérieure, à angle droit avec la ligne extérieure de la jetée nord, la largeur du chenal sera de 400 pieds, et à son extrémité intérieure, aussi à angle droit avec celle du côté nord, la distance entre les jetées respectives sera de 2,200 pieds.

La base de la jetée du nord, et le chenal le long de cette jetée sur une largeur de 200 pieds, seront dragués à un niveau de 51 pieds au-dessus du plan de repère.

La base de la jetée du sud, pour un tiers de sa longueur vers le large, doit aussi être creusée à 51 pieds au-dessus du plan de repère, et, pour les 1,400 pieds suivants, elle peut être draguée à 57 pieds; de ce point à la côte, la base de la jetée pourra être fixée à 61 pieds au-dessus du plan de repère.

Quand le commerce ou la protection des navires qui s'y seront engagés ou de ceux qui fréquentent le port, rendront la chose nécessaire, on pourra agrandir l'étendue de l'eau profonde en draguant autant qu'il sera nécessaire.

En plaçant la jetée du sud ou brise-lame dans la position oblique indiquée et en lui permettant d'empiéter sur une partie de l'entrée du chenal, les fortes mers soulevées et poussées par les vents d'est, passeront au-delà, et les navires pourront entrer dans le havre par tous les temps où ils pourront en approcher.

La jetée devrait être élevée à au moins 7 pieds au dessus de la ligne de la haute marée, mais une grande partie du côté extérieur de la jetée du sud peut être avantagement construite de 4 à 5 pieds plus basse que le côté intérieur.

Cela empêcherait jusqu'à un certain point le choc des lames de faire dommage à la superstructure, et le roulis des vagues au-dessus, pendant les violentes tempêtes, tendra probablement à se ralentir en dedans.

L'écluse de sortie à cette extrémité du canal peut être placée près de la ligne de la rive et avoir une chute de 5 à 14 pieds, suivant l'élévation de la marée; et l'écluse suivante, située à 600 pieds plus à l'intérieur, aura une hauteur variant de 7 à 14 pieds, suivant le niveau de la haute ou de la basse marée.

La distance entre la seconde et troisième écluse, en suivant la ligne du canal, sera d'environ 18½ milles.

Pour s'assurer d'une profondeur d'eau de 16 pieds tout le long du bief culminant, quand le niveau du canal est abaissé à la ligne supposée de sa plus petite élévation de 85 pieds, le fond devra nécessairement être creusé uniformément à 69 pieds au-dessus du plan du repère. Ce chiffre déduit de l'élévation générale du sol aux endroits ci-haut mentionnés donnera une idée de la profondeur de l'excavation nécessaire.

Pour un canal de 100 pieds de largeur au fond, avec talus d'une inclinaison de deux pieds sur un dans les tranchées, dans l'argile, et de trois pouces sur un pied dans le roc, M. Baillairgé estime comme suit les matières qu'on aura à enlever :

	verges cubes.
Excavation dans l'argile et la terre dans le prisme du canal, les tranchées d'écluse, etc., etc.....	12,078,600
Excavation dans le roc.....	44,800
Enlèvement de la terre végétale de la ligne du chenal.....	726,600

D'après son projet, les terrassements sur les deux côtés du canal devront être élevés à une hauteur de 2 pieds au-dessus de la plus haute marée connue, ou à une hauteur de 102 pieds au-dessus du plan de repère. Les bases de tous les remblais d'où il faudra déblayer la terre végétale, sur une étendue de 12 à 15 pieds de large, depuis le sommet de chaque rampe jus-

qu'en dehors. Le déblayage de la terre végétale doit aussi se faire sous les rampes elles-mêmes, suivant les circonstances.

Lorsque la ligne passe à travers des fondrières ou des plaines de mousse, molles ou ailleurs, un espace large de 15 pieds ou plus sera creusé le long des rampes des tranchées et cet espace rempli ensuite avec les meilleurs matériaux tirés de la tranchée.

	Verges cubes.
Deblayage de la terre végétale sous l'emplacement des terrassements.	83,000
Enlèvement de la terre végétale du bord intérieur des tranchées dans les fondrières	150,000
Fossés au pied des glaciés extérieurs des terrassements, pour drainage.	60,000
Draguage et ouverture des tranchées au terminus du canal à la Baie Verte	446,000
Draguage et ouverture des tranchées au terminus de l'ouest	330,000
	1,069,000

J'ai cru devoir n'attirer l'attention sur ces détails qu'après avoir parlé de l'excavation du lit du canal, non seulement parce qu'ils forment un item considérable des constructions, mais aussi encore parce qu'il se pourrait qu'autant sinon plus de construction de ce genre fussent nécessaires sur la ligne de Laplanche, et qu'on n'en a mentionné aucune dans l'évaluation faite pour cette ligne.

Le sol des marais et de plusieurs autres endroits, le long de la ligne, est d'une nature elle qu'il est probable qu'on ne rencontrera pas de grandes difficultés pour ouvrir la tranchée.

Les fondrières même pourront être desséchées en commençant à un endroit à ou près du bras nord de la Tidnish et en continuant vers l'ouest à travers le plateau le plus élevé.

Mais de nombreux forages pratiqués le long de la ligne ont démontré qu'à plusieurs endroits le sol devient plus dur à mesure que la profondeur augmente.

En un mot, les examens, forages et essais faits, mènent à la conclusion que le chenal, si l'on veut s'en servir de nos jours, devra être creusé par la main d'homme ou en employant les excavateurs à vapeur, c'est-à-dire par la méthode ordinaire.

Le plan abandonné du capitaine Crawley, ou une modification quelconque de son projet pour arriver au même but, savoir : de creuser un chenal en se servant de "la force de la marée" pour cet objet, peut, il est à craindre, à peine justifier la question surprenante de savoir ce "que deviendront les cinq ou six millions de verges cubes de matériaux extraits du canal, s'ils sont enlevés de cette manière?" bien que l'on soit prêt à répondre, que les bas-fonds de la Baie Verte sont là pour les recevoir, et que la Baie de Fundy n'en recevra "qu'une partie" infinitésimale que ses propres eaux ont, dans les siècles passés, rejetées sur les rivages."

APPROVISIONNEMENT D'EAU.

La question de savoir par quels moyens on pourrait obtenir un approvisionnement suffisant d'eau propre à l'alimentation d'un canal navigable à travers l'isthme entre le Bassin de Cumberland et la Baie Verte a donné lieu à plusieurs projets concernant la meilleure manière de parvenir à ce but.

D'abord on devait creuser un canal de dimensions limitées et que l'on croyait pouvoir alimenter avec l'eau douce des lacs environnants.

Ce plan fut référé à Thomas Telford, éc., qui recommanda un canal de plus grandes dimensions et conseilla d'adopter, pour le niveau supérieur des eaux du canal, la hauteur des grandissimes marées du Bassin de Cumberland.

Plus tard le capitaine Crawley explora la localité et, dans son rapport, s'objecta à l'introduction des eaux bourbeuses de la Baie de Fundy dans un canal. Puis, comme il était impossible de trouver une quantité suffisante d'eau douce, il jugea inopportun de continuer l'exploration.

Les divers rapports m'ayant été soumis, comme je l'ai déjà dit, je conseillai en mai 1869, d'établir le niveau de la surface de l'eau dans le bief culminant du canal, de 10 à 12 pieds plus bas que celui des plus hautes marées dans le Bassin de Cumberland, afin d'obtenir un approvisionnement suffisant d'eau douce.

En février 1871, M. S. Keefer, secrétaire de la Commission des Canaux nommée par le gouvernement fit, pour l'information de ce corps un rapport sur le projet, et suggéra, comme moyen intermédiaire, d'adopter un niveau d'élévation par lequel les eaux limpides du Golfe seraient la source d'approvisionnement et rendraient le canal indépendant du cours d'eau douce."

M. G. F. Baillairgé que l'on avait chargé des explorations et des examens autorisés en 1870, recommanda d'établir la surface la plus basse de l'eau dans le bief culminant à la même élévation que celle de la minime haute mer des marées bâtarde, soit à 85 pieds au-dessus du plan de repère ou à 11 pieds plus bas que la plus haute marée observée par lui durant son exploration; d'admettre les eaux de la Baie de Fundy dans le canal au moyen de réservoirs, de portes et de canaux d'alimentation et de garder dans le canal une même réserve d'eau qui ne gênerait cependant pas, le dessèchement des marais, et dont le niveau le plus élevé ne devait pas dépasser l'autre de 3 pieds au-dessus du plan de repère.

Pour assurer un approvisionnement d'eau abondant en tout temps pour la navigation il proposa de convertir en réservoirs une ou plusieurs rivières qui se déchargent dans le Bassin de Cumberland.

M. Keefer, dans son rapport général de février 1873, recommanda l'adoption d'une élévation environ 10 pieds plus basse que celle de la plus haute marée pour le niveau le moins élevé de l'eau; mais celle-ci devait être maintenue autant que possible à une hauteur de 6 pieds de plus dans le tronc du canal et les lacs avoisinants, au moyen des plus hautes marées.

L'eau de la mer devait être introduite par la deuxième écluse et une petite ouverture pratiquée dans le coude de la rivière Laplanche.

Les explorations de la localité mènent à conclure que les lacs que M. Keefer propose d'utiliser comme réservoirs sont principalement alimentés par les pluies et les

neiges fondues, etc., etc. Dans tous les cas, si l'on en juge par la dimension des cours d'eau qui s'en échappent et qui pourraient être utilisés, ils ne formeraient qu'un très-faible item dans l'alimentation d'un canal.

De fait, il est presque certain que si ces lacs et les fondrières étaient desséchés et abaissés au niveau proposé pour l'eau basse du canal projeté, ils ne pourraient être remplis ou élevés de nouveau au niveau de 92 pieds au-dessus du plan de repère, par le volume d'eau qu'il serait possible d'introduire dans le tronc du canal, à l'époque des *hautes marées*, durant aucun mois de l'année, même en supposant qu'on n'employât aucune portion quelconque d'eau pour les besoins de la navigation durant cette période.

Cet exposé, tout arbitraire qu'il paraisse, est cependant pleinement appuyé par les élévations des marées sur lesquelles on a déjà attiré l'attention, surtout lorsqu'on se rappelle que, durant la dernière heure du flux, la marée hausse de $2\frac{1}{2}$ à 3 pieds, et tendue à sa hauteur ne reste étale que l'espace de dix à vingt minutes, après quoi elle commence à baisser plus rapidement encore qu'elle n'a haussé.

Je crois utile de faire remarquer maintenant que la largeur du canal à sa surface serait plus que le double de celle de "la seconde écluse" et des "portes d'approvisionnement au coude de la rivière Laplanche", qui ont été faussement représentées comme suffisantes, non-seulement pour admettre l'eau nécessaire à la consommation, mais encore celle nécessaire pour remplir les lacs, tandis qu'au contraire elles ne pourraient faire ni l'un ni l'autre.

Ces faits seront évidents pour quiconque comprend d'une manière pratique les questions sous considérations, ou qui peut appliquer à une solution théorique de la question quelque partie des informations fournies à cet effet par M. Baillairgé, lors de la première exploration autorisée par le ministère et dûment consignées dans les archives de ce bureau.

Il y a de bonnes raisons pour croire qu'un chenal creusé à travers cette partie du pays pour la navigation, devrait tirer son approvisionnement d'eau principalement de la Baie de Fundy, dont cependant les eaux sont chargées de vase à un tel point que ce fait a toujours été regardé, par presque tous ceux qui les ont vues, comme un obstacle insurmontable à leur emploi pour cet objet.

Il est bien vrai qu'à la haute marée l'eau contient en suspension une moindre quantité de matières que durant les autres périodes du flux, mais il est à craindre que, même à sa plus grande hauteur, il n'y ait des objections sérieuses à son introduction directe dans un canal, comme le propose M. Keefer, vu que, si on adoptait ce plan, le résultat presque certain serait l'obstruction partielle du canal par les dépôts de vase. Et en outre, les moyens d'admission seraient insuffisants.

Toutes ces questions ayant été discutées d'une manière assez étendue dans une partie précédente de ce rapport, je me propose maintenant d'expliquer le projet suggéré par M. Bailairgé, pour obvier aux objections.

On dit que la mer, à la pleine marée, ne reste pas stationnaire plus de dix à vingt minutes, que durant l'heure précédente elle monte d'environ $2\frac{1}{2}$ à 3 pieds et qu'ensuite elle baisse encore plus vite.

Ceci démontre que l'eau de la haute marée ne se trouve plus élevée que le niveau de la surface du canal, que pendant une période comparativement courte, en conséquence, il serait à désirer que l'ouverture devant permettre l'entrée de l'eau de la baie dans le canal fût aussi large que possible sous les circonstances, vu que l'eau sera reçue en quantité d'autant plus grande que cette ouverture sera plus large. Mais si l'eau est introduite directement dans le canal, une ouverture plus grande que la largeur de la surface du chenal ne produira aucun avantage, cependant, si cette ouverture est moins large, le volume d'eau que l'on pourra introduire sera amoindri.

Cependant toute l'eau qui pourrait passer, même par l'ouverture la plus large qu'on pût employer, serait à peine suffisante, même lorsque les marées s'élèveraient au-dessus de la surface de l'eau du canal, pour satisfaire aux besoins de la navigation, si on ne prenait des moyens pour obtenir l'alimentation nécessaire, pendant les marées bâtarde, de certains mois et surtout des mois d'été.

En examinant sérieusement la question on est forcé de conclure que le choix de la position des réservoirs est pour le moins tout aussi important que celui de leur dimension, surtout quant on pense à l'avantage plus que douteux que l'on pourra tirer de lacs situés près du milieu de la route, pouvant être vidés sans peine et qu'il faudra remplir principalement avec l'eau des marées, et ce, à travers le canal même. Plus on examine ce sujet en regard de l'élevation des marées, plus on voit la fausseté de la théorie de l'approvisionnement établie d'après ces données, par M. Keefer.

Il y a d'abord l'erreur de croire que le canal puisse passer, durant la courte période des hautes marées (dont il n'y a qu'un très petit nombre et à des intervalles éloignées) un volume d'eau suffisant pour remplir, même à un minime degré, les conditions susdites.

En second lieu, il y a encore les courants contraires qui seraient produits dans le canal et l'obstruction encore plus nuisible du chenal par les dépôts de vase.

Pour résoudre ces différentes questions d'une manière qui ne peut manquer de faire atteindre le but désiré, on propose d'exécuter le "plan original de M. Baillairgé" à cet égard avec quelques modifications qu'il a suggérées depuis sa dernière exploration, par les circonstances actuelles.

La rivière Au-Lac, depuis son embouchure jusqu'à l'aboideau sur lequel le chemin de fer Intercolonial la traverse, sera convertie en réservoir qui, à une hauteur moyenne entre la ligne inférieure et la ligne supérieure de la surface d'eau du canal, de 85 et 88 pieds au-dessus du plan de repère, aura une superficie d'environ 6,000,000 de pieds.

La rivière Missiguash, depuis un point près de son embouchure jusqu'à l'endroit où elle est pour la première fois traversée par le canal, sera aussi convertie en réservoir, lequel, à la

hauteur ci-dessus mentionnée de 86½ pieds au-dessus du plan de repère, aura une superficie de 4,700,000 pieds.

	Pieds.
Ces deux réservoirs auront une superficie de.....	10,700,000
Superficie du canal, soit:.....	16,300,000
	27,000,000

Dans l'espace de trois pieds entre les niveaux de 85 et 88 pieds au-dessus du plan de repère, il y aurait dans le canal et les réservoirs, un approvisionnement de 81,000,000 de pieds cubes d'eau, soit, une quantité suffisante à la consommation de 6½ jours.

On pense que ceci, vû la situation des réservoirs et pour d'autres raisons spéciales qui seront expliquées, sera pleinement suffisant pour satisfaire aux besoins de la navigation en aucun temps; de plus, rien, si ce n'est le dessèchement des marais, ne peut empêcher d'élever le niveau de l'eau si des circonstances extraordinaires l'exigeaient.

Pour exécuter ce projet on propose d'ériger un barrage en terre à l'embouchure de la rivière Au-Lac et un autre près de celle de la rivière Missiguash et de creuser à chaque endroit, une tranchée pour l'introduction de l'eau, large d'environ 250 pieds, à une profondeur d'un pied ou plus, au-dessous de la ligne d'eau basse du canal, soit à une élévation de 84 pieds dans le lieu le plus abrité et le plus commode pour relier le bassin Cumberland avec les réservoirs en dedans des barrages. Dans chacune de ces tranchées, un déversoir sera construit avec un nombre d'ouvertures suffisant pour donner, dans chaque cas, un espace total de 250 pieds pour l'admission des eaux de la mer lorsqu'elles s'élèveront au niveau de 85 pieds au-dessus du plan de repère, ou à telle hauteur qu'il pourra être jugé convenable de les introduire, suivant les circonstances.

Ces réservoirs seront reliés au canal par des rigoles alimentaires d'environ 100 pieds de largeur et dont le fond sera plus bas de 2 pieds que le niveau de 85. Au point où ils rejoindront le canal, un déversoir d'alimentation devra être construit de telle grandeur que les deux déversoirs, savoir: celui de la rivière Au-Lac et celui de la rivière Missiguash, seront égaux à la largeur de la surface du canal; en d'autres termes, il y aura dans chaque déversoir des murs à pertuis de telles dimensions que, lorsque les guichets seront ouverts, leur grandeur totale, dans les deux déversoirs, laissera passer autant d'eau que si elle s'écoulait par un espace égal à la largeur du canal.

Le but que l'on se propose d'atteindre en établissant la moindre hauteur de l'eau dans le bief culminant à 85 pieds au-dessus du plan de repère et en introduisant l'eau dans les réservoirs, au lieu de l'introduire dans le canal directement, peut être expliqué brièvement dans les lignes suivantes:

1°. Pendant tout le temps durant lequel on a tenu registre du haussement et du baisse-ment des marées dans le Bassin Cumberland, il n'y eut que quatre jours en août, deux en septembre, trois en octobre, un en novembre et aucun en décembre, pendant lesquels la pleine marée n'ait pas atteint une élévation de plus de 85 pieds au-dessus du plan de repère, quoi- qu'il y ait eu deux jours dans chacun des trois premiers mois où elle n'atteignit que cinq à sept dixièmes de pied au-dessus de 85 pieds, et un jour en novembre, deux dixièmes, soit 85.2 pieds.

En août il y eut deux jours; en septembre, cinq; en octobre, quatre; en novembre, quatre; et en décembre deux, où la marée atteignit 86 et 86.9 pieds.

En août il y eut deux jours; en septembre, quatre; en octobre, quatre; en novembre, six, et en décembre, dix, où les marées s'élevèrent à des hauteurs variant de 87 à 87.9 pieds. Les chiffres ci-dessus démontrent qu'il n'y eut que deux jours dans chacun des dits mois pendant lesquels aucun approvisionnement n'aurait pu pénétrer dans les réservoirs au niveau de 85 pieds, quoi qu'il y ait aussi deux autres jours dans ces mois pendant lesquels il n'en eut péné- tré que très-peu.

Mais les larges ouvertures pratiquées pour laisser entrer l'eau dans les réservoirs, en lais- seraient passer, au niveau de 86 et 86.9 pieds, assez pour suffire aux besoins de la navigation pendant une journée.

Durant d'autres périodes du mois, l'approvisionnement d'eau serait, sans aucun doute, as- sez abondant pour permettre de maintenir les réservoirs et le canal à n'importe quelle hauteur désirée.

Les lacs d'eau douce, situés le long du parcours et qui pourraient être utilisés sans trop de dépenses, fourniraient, au besoin, un approvisionnement supplémentaire durant les plus petites mers, en été.

En un mot, la principale raison qui a fait choisir le niveau le moins élevé de 85 pieds au-dessus du plan de repère, est qu'il n'y a qu'une très courte période dans chaque mois pendant laquelle l'approvisionnement d'eau ne pourra pas être introduit de la mer; et l'on peut ajouter qu'elle a aussi fait choisir le niveau le plus élevé de 88 pieds, l'espace contenu entre les deux plans de ces niveaux qui varient de 3 pieds en hauteur, étant considéré comme suffisant, en regard des facilités pour l'admission de l'eau.

2°. Les réservoirs ont été recommandés pour plusieurs raisons dont voici quelques unes :

(1.) Les rivières Au-Lac et Missiguash déversent leurs eaux dans le Bassin Cumberlaud et peuvent être converties en réservoirs d'une étendue considérable à des frais comparative- ment minimes.

(2.) Vû leur situation, on peut établir une communication entre ces rivières et la mer, sans se servir du canal et ainsi y admettre durant le haussement de la marée, et la mer étale, une plus grande quantité d'eau qu'autrement. Ces arrangements permettront d'introduire en une seule marée, un approvisionnement d'eau six fois plus considérable que celui qui pourrait être obtenu directement " par la seconde écuse " et par les portes d'approvisionnement au oude de la rivière " Laplanche " et trois fois autant que directement par une ouverture égale à la largeur du canal.

(3.) Ils formeront des étangs où l'eau étant laissée en repos pour quelques heures, déposera probablement une partie de ses impuretés, avant d'être admise dans le canal, fait, qui sous les circonstances, est considérablement important, puisqu'il renverse presque l'objection faite à l'emploi des eaux de l'extrémité supérieure de la Baie de Fundy pour l'alimentation du canal.

(4.) Les marées ordinaires, d'environ 86½ pieds, fourniront de l'eau pendant près de trois quarts d'heure, et les grandes marées, pendant une heure et trois quarts, la durée du haussement et du repos de la mer étale étant comptée dans les deux cas.

On pourra par conséquent laisser reposer l'eau dans les réservoirs pendant au moins trois heures, et il restera encore six heures, entre chaque marée, pour la faire passer doucement dans le canal, et ce, à deux endroits distants l'un de l'autre de 2½ milles.

En d'autres termes, cela donnera cinq fois plus de temps que si l'eau passait directement de la Baie de Fundy dans le canal.

Ces explications nous forcent à conclure que des réservoirs situés à ou près du terminus ouest seraient, sous tout rapport, mieux que sur tout autre point du parcours, et comme la nature elle-même les a déjà presque formés, il serait certainement contraire au bon sens de laisser de côté des avantages qu'il est si facile d'utiliser.

A ce propos, je crois convenable d'attirer l'attention sur le tableau fait, à ma demande, par M. R. Steckel, jeune homme laborieux et habile et qui a été employé par le ministère pendant plusieurs années. Dans ce tableau on trouvera le résultat d'un calcul théorique, fait avec soin, de la quantité d'eau qui entrerait dans les réservoirs, à chaque marée, à peu près depuis l'époque de la pleine lune jusqu'à celle où elles commencent à augmenter après le dernier quartier de la lune. Cette période de la variation des marées a été choisie comme une des moins favorables d'aucune partie d'aucun mois de l'année pour l'alimentation du canal entre les niveaux de 85 et 88, d'après le projet de M. Baillairgé. Néanmoins le résultat démontre qu'une quantité suffisante d'eau, peut être fournie, même à ces époques, si on exécute le plan recommandé. (Voir l'annexe.)

Les barrages à travers l'embouchure de la rivière Au-Lac et celle de la rivière Missiguash pourront être tous deux faits en terre, comme on l'a déjà dit, mais leurs glacis extérieurs devront être protégés au moyen de clayonnages de broussailles arrangées par couches, ou de roches, ou des deux ensemble, comme on pourra le décider plus tard.

La construction de ces barrages et l'ouverture de la tranchée du cheñal, pour l'introduction de l'eau dans les réservoirs, et de là dans le canal, formeront un total de 380,000 verges cubes.

Pour le réservoir Au-Lac et la rigole d'alimentation, on devra construire une digue d'une longueur de presque 5,000 pieds linéaires, et dont environ une moitié devra être suffisamment large à son sommet pour servir de chemin donnant accès au barrage.

Au réservoir Missiguash, au moins 1,100 pieds de digue devront être construits pour relier celles qui existent déjà.

A l'extrémité est de la ligne et près de l'embouchure de la rivière Tidnish, on devra construire un déversoir régulateur, de telle manière qu'on puisse l'employer à vider le canal lorsque cela sera nécessaire.

Pour la traverse du chemin de fer Intercolonial, il faudra construire un pont tournant, en fer forgé, avec culées et pilier central en maçonnerie, et les espaces entre le pilier et les culées, devront être d'une largeur suffisante pour laisser passer l'eau presque aussi librement que dans les autres endroits du canal.

Il faudra aussi construire un pont tournant pour le chemin de poste entre Sackville et Ankerst, et un autre pour celui entre Tidnish et la Baie Verte; et fournir en outre des moyens de traverse au commerce passant sur les autres chemins.

On a raison de croire que la construction d'un canal adapté aux niveaux, et sur la ligne dont on a déjà parlé, ayant 100 pieds de largeur au fond, avec des écluses larges de 40 pieds et longues de 270 entre les portes, et des réservoirs pour l'approvisionnement, à l'entrée de l'ouest, etc., etc., coûterait environ comme suit:—

Ouverture de la tranchée du canal—

	Verges cubes	
Terre, glaise, etc.....	12,148,000	}
Roc.....	44,800	
Terre végétale (liquide)	726,600	
Jetées d'entrée, Baie Verte et Baie de Fundy.....		783,160
Ponts de chemins de fer et des chemins de poste, et autres moyens pour traverser le canal.....		172,500
Quatre écluses		951,600
Portes auxiliaires à l'est du réservoir Missiguash, déversoir et coursier de fuite d'eau, à l'embouchure de la rivière Tidnish		105,000
Dommages aux terrains et contrôle		450,000
		\$6,875,432*
Draguage à chaque entrée, déblayage des terres végétales pour emplacement des terrassements à travers les marais et fondrières; ouvertures des tranchées pour les fossés latéraux et le nouveau chenal pour partie de la rivière Tidnish; murs talutés, etc., etc		500,000
Construction des barrages à l'embouchure des rivières Au-Lac et Missiguash, creusement des chenaux entre la mer et les réservoirs, entre ceux-ci et le canal; construction des barrages, des déversoirs régulateurs et des digues, etc.....		26 ,000
Aqueduc en syphon pour faire passer la rivière Tidnish sous le canal.....		55,000
		\$7,690,432
		Soit..... \$7,700,000

*Cette évaluation est basée sur des prix variant de quinze cent cinquante pour cent, soit en moyenne vingt-cinq pour cent plus élevés que ceux de l'évaluation de M. Keefer; en d'autres termes, si de \$6,875,432, l'on déduit vingt pour cent ce qui donnera \$5,500,346, ce dernier chiffre représenterait le coût des travaux d'après le projet de M. Keefer.

On voit que cette évaluation est environ \$600,000 plus élevée que celle pour la ligne de la rivière Laplanche à la Pointe à Weeks; ceci est dû en partie à ce que les quantités d'ouvrages à faire sont pleinement représentées et estimées à des taux suffisants pour permettre leur exécution, et en partie, aux arrangements projetés pour l'approvisionnement de l'eau.

Elle a été préparée pour un canal de 100 pieds de largeur au fond, mais on remarquera qu'un chenal de 80 pieds de largeur, permettrait aux navires, de la largeur des écluses, de se rencontrer librement dans les biefs, sous les circonstances ordinaires.

En faisant le lit du canal de la largeur en dernier lieu mentionnée, la quantité de matériaux à extraire, serait réduite d'un septième, sans causer aucune appréhension sérieuse que cette diminution de la superficie sectionnelle pût gêner la navigation.

Dans tous les cas, il y a de bonnes raisons pour croire que l'augmentation de la profondeur à raison d'un pied ou plus, sur toute la longueur, serait tout aussi avantageuse au commerce qu'un canal de la plus grande largeur plus haut mentionnée.

Conformément à l'ordre de l'honorable conseil privé, j'ai porté spécialement mon attention sur la construction d'un canal accessible à environ mi-marée, par l'extrémité ouest ou la Baie de Fundy, et à toute période de la marée, par l'extrémité est dans la Baie Verte.

Je ferai remarquer cependant que l'entrée ouest qui a été recommandée, est située de telle manière qu'on peut la rendre navigable à mer basse ou à toute autre élévation de la marée.

En sus de l'évaluation ci-dessus, le coût probable nécessaire pour rendre cette entrée praticable, disons dix-huit sur vingt-quatre heures, ou les trois quarts du temps quotidiennement, serait probablement de \$400,000.

La dépense pour rendre l'entrée ouest navigable à mer basse, serait d'environ \$500,000 de plus que l'évaluation faite pour un canal navigable six heures sur douze.

Ayant essayé de discuter les différentes questions principales relatives aux deux projets qui m'ont été soumis, sans entrer dans les détails de la construction, je me propose maintenant de donner un court résumé des objections déjà mentionnées à la formation d'un canal depuis l'embouchure de la rivière Laplanche, *via* le lac Long et la Tidnish, jusqu'à la Pointe à Weeks, tel que proposé par M. Keefer, et de répéter quelques unes des principales raisons pour lesquelles, dans mon opinion, la ligne Au-Lac et Tidnish, *via* la vallée de la rivière Missiguash, devrait être adoptée :

1°. L'embouchure de la rivière Laplanche, par sa position, est impropre à servir d'entrée à une ligne de navigation générale; les vents contraires en rendent l'approche difficile durant une grande partie de la saison. Des dangers existent à l'embouchure même et le long des côtes du chenal qui y conduit, et il n'y a pas de mouillage sûr dans ces environs;

2°. L'extrémité est du canal dépendrait de la stabilité d'un remblai d'une longueur d'au-dessus de 2½ milles qui, c'est à craindre, ne pourrait être fait pour résister à la

pression d'une hauteur de 5 à 15 pieds d'eau, ni être protégé tel que proposé, de manière à pouvoir remplir d'une manière permanente l'objet en vue. Et même si on encourt le risque et la dépense de la construction d'une écluse avancée à 1,600 pieds dans la baie, l'entrée n'en sera pas moins près d'une côte rocheuse et dangereuse ;

3°. La ligne du canal traversant la vallée de la Tidnish est extrêmement tortueuse, et e barrage de la rivière inonderait les terres basses à une distance de plusieurs milles.

En tenant l'eau au niveau supérieur proposé par M. Keefer, on générerait l'assèchement des marais entre le lac Long et le Bassin Cumberland ;

4°. En introduisant directement dans le canal les eaux de la Baie de Fundy, pour approvisionner des lacs situés à une distance d'au moins 7 milles dans l'intérieur, et qui doivent à leur tour alimenter le canal, non-seulement on faciliterait l'obstruction du canal par le dépôt des eaux, mais encore on serait presque certain de ne pouvoir remplir les lacs, ni de pouvoir fournir l'approvisionnement d'eau nécessaire à la navigation par les moyens proposés.

5°. L'omission d'un grand nombre d'items essentiels des constructions, et l'insuffisance de l'évaluation des dépenses à faire pour les constructions énumérées, sont propres à induire en erreur quant au coût probable.

La ligne Au-Lac et Tidnish telle que proposée par M. Baillairgé est au-dessus de toutes ces objections, et on peut dire en sa faveur :

1°. Que son terminus ouest serait situé de manière que les navires pourraient s'en approcher ou le laisser sans danger, par tous les vents et tous les temps durant lesquels la Baie de Fundy est navigable. Il n'existe pas d'endroits dangereux dans les environs. D'un autre côté, on peut le rendre navigable en tout état de la marée, et il serait proche de ce qui est décrit dans les "directions de navigation" comme un bon mouillage.

2°. Un port spacieux sera formé au terminus de l'est, avec une entrée immédiate à l'eau profonde, éloignée des bas-fonds, récifs ou autres dangers. On n'a recours pour sa construction, à aucun expédient douteux, et on ne s'expose à aucun risque inutile ; toutes les constructions qui en dépendent, devant être rendues stables pendant que les travaux se feront.

3°. La hauteur du niveau de l'eau est telle qu'on pourra convenablement assécher les marais, et les arrangements proposés préviendront l'inondation des propriétés des particuliers dans la vallée de la rivière Tidnish.

4°. L'adoption du niveau de 85 au-dessus du plan de repère, pour la surface de l'eau la plus basse du bief culminant du canal, permettra de tirer un approvisionnement d'eau de la Baie de Fundy lorsqu'on ne pourrait en obtenir que peu ou point au niveau de 86. Par le moyen des réservoirs à l'entrée ouest, on pourra faire entrer, en une seule marée, trois fois autant d'eau qu'il n'en pourrait entrer directement dans le canal, pendant la durée du haussement de la marée et de étales de la mer, et six fois autant qu'il n'en pourrait entrer en la manière proposée pour la ligne Laplanche la Pointe à Weeks.

Ces réservoirs formeraient aussi des étangs qui serviraient à filtrer les eaux vaseuses de la mer et permettraient de cette manière, de prendre cinq fois plus de temps pour introduire l'eau de la mer dans le canal, qu'elle n'en mettrait, si elle y était introduite directement.

5° L'évaluation des quantités des constructions qui pourront être requises, est au taux maximum de leur pleine valeur respectivement.

Je suis, en conséquence, d'opinion que la ligne Au-Lac et Tidnish *viâ* la vallée de la rivière Missiguash est la meilleure qui puisse être choisie pour la formation d'un canal navigable entre la Baie de Fundy et la Baie Verte ou le Golfe St. Laurent.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

JOHN PAGE,

Ingénieur en chef, Travaux Publics.

ANNEXES

AU

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF

SUR LE

CANAL DE LA BAIE VERTE.

ANNEXE No. I.

RAPPORT DE G. F. BAILLAIRGÉ

SUR LE PROJET DE S. KEEFER POUR UN CANAL NAVIGABLE ENTRE LA HAUTE ET LA MI-MARÉE OU SIX HEURES SUR DOUZE, ENTRE LA BAIE VERTE ET LA BAIE DE FUNDY, ET ÉVALUATION DU CÔTÉ PROBABLE DE CE CANAL.

(No. 29,889.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, le 12 avril 1873.

F. BRAUN,

Secrétaire des Travaux Publics, Canada.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus la carte et les profils de mon étude sur le canal de la Baie Verte ainsi que le rapport de S. Keefer sur ce projet, avec les plan et profil qu'il a faits de la ligne Laplanche, Tidnish et Pointe à Weeks, telle que localisée pour la construction d'un canal navigable entre la haute et la mi-marée, d'après son propre projet.

Ces documents m'ont été soumis pour me permettre d'évaluer de ce que coûterait un canal de ce genre, suivant une des lignes que j'ai examinées, comme vous le mentionniez dans vos instructions du 9 courant, et j'ai maintenant l'honneur de soumettre le rapport qui suit sur le sujet.

En comparant le plan officiel de l'étude du tracé par M. Keefer avec la carte de ma propre étude,—dont l'exactitude est reconnue à la page 18 du rapport imprimé de M.M. Keefer et Gzowski, en date du 18 février 1873,—j'ai été frappé de la singulière dissemblance qui existe entre les deux plans, quoiqu'ils aient été faits tous deux d'après la même échelle. La rivière Laplanche, sur le plan de son tracé définitif, est indiquée à différents points, de 3,000 à 5,000 pieds hors de sa véritable position; le lac Laplanche y est représenté sur le côté nord de cette rivière, tandis qu'il se trouve sur le côté sud; la rivière Tidnish et ses affluents y occupent aussi une place inexacte; la tête de la Tidnish, quoique seulement à une courte distance de la ligne du tracé, y est de 1,000 pieds trop au nord dans les eaux de la Baie Verte. Il existe de semblables inexactitudes au sujet des chemins et de la situation relative des hautes et basses terres.

Les différences sont si grandes et si nombreuses, que l'on se demande jusqu'à quel point on peut se fier au profil qui sert de base aux calculs de la ligne du tracé de Laplanche à la Pointe à Weeks.

J'ai démontré dans mon rapport du 8 avril 1872 (pages 159-166 du rapport des travaux publics pour 1872, texte anglais), que l'approvisionnement d'eau douce, que l'on peut, en toutes circonstances, tirer des rivières et des lacs sur l'isthme entre la Baie Verte et le Bassin Cumberland, est tout-à-fait insuffisant pour alimenter un canal de ce genre; qu'on doit nécessairement prendre l'alimentation requise, dans la Baie de Fundy; que les rivières qui se déchargent dans cette baie peuvent être converties en réservoirs, ainsi que le canal, afin de s'assurer d'une ample provision à toutes les phases de la marée,—et que la "route Au Lac et Tidnish devrait être adoptée de préférence à toute autre, pour un canal navigable en tout temps.

M.M. Keefer et Gzowski, auxquels ont été soumis mon rapport et mes plans avant qu'ils fissent l'étude de leur tracé, ont adopté la même source et en partie le même mode d'approvisionnement; mais ils ont recommandé la construction d'un canal navigable entre la haute et la mi-marée, sur la route Laplanche et Pointe à Weeks, passant par le lac Long (*Long Lake*), basé sur le plan suivant, proposé par M. Keefer:—

1^o. Admettre l'eau de la Baie de Fundy dans le canal et les lacs à la tête du marais de la Laplanche, par l'écluse d'entrée et la porte d'approvisionnement dans le coude de la Laplanche, près du chemin de fer Intercolonial, depuis le temps où la marée a atteint une élévation de 86 pieds au-dessus du plan de repère, jusqu'à ce qu'elle soit parvenue à celle de 92 pieds, et utiliser l'eau douce de ces lacs.

2°. Garder un excédant de six pieds d'eau de profondeur, entre les élévations de 86 et 92 pieds, dans le bief supérieur du canal et dans les lacs, afin de se prémunir contre le manque d'eau qui pourrait survenir durant une longue succession de marées bâtarde ou petites mers.

3°. Se servir du lit de la Tidnish, et élever le niveau de l'eau de cinq pieds au-dessus des hautes mers, ou de quinze pieds au-dessus des basses mers de la Baie Verte, depuis son embouchure en remontant, jusqu'à l'écluse No. 3, en amont du moulin de Doyle, et en descendant, jusqu'à l'écluse No. 4, à la Pointe à Weeks, soit une distance de huit milles.

La première proposition s'applique également à la ligne Laplanche et à celle d'Au-Lac, si les lacs de la Missignash sont reliés avec celle-ci, leur niveau n'étant pas plus élevé que celui des lacs de Laplanche, et si une porte d'approvisionnement est placée sur l'Au-Lac près du chemin de fer ou ailleurs.

La deuxième proposition est incompatible avec la première, et ne peut s'appliquer ni à l'une ni à l'autre de ces lignes; et la troisième proposition, quoique applicable aux deux lignes, est fortement sujette à objection pour les raisons suivantes :—

1°. En supposant que le volume d'eau donné par la marée, suffise pour élever le niveau du canal et des lacs à une hauteur de 92 pieds, ceux-ci ne pourraient contenir que 99 millions de pieds cubes, au lieu de 148½ millions d'après l'évaluation de M. Keefer, qui base son calcul sur une profondeur de six pieds, tandis que son propre profil, et les observations et les sondages faits pendant mon étude, montrent d'une manière concluante que l'élévation moyenne du lit de ces lacs n'est pas moins de 88 pieds au-dessus du plan de repère, ce qui réduit à quatre pieds la hauteur à employer comme base du calcul.

2°. La quantité moyenne d'eau que l'on peut admettre dans le prisme du canal, entre les élévations de 86 et 92 pieds ou même plus, et la petite provision d'eau douce que l'on peut obtenir, suffiront tout juste à satisfaire à une dépense quotidienne d'environ la moitié de la quantité nécessaire à la dépense totale de 12 millions de pieds cubes, comme l'évalue M. Keefer, durant une série mensuelle moyenne des marées de mai, juin, juillet et août.

3°. Si le niveau des eaux du canal et des réservoirs est maintenu à une élévation de 92 pieds dans le bief supérieur, il sera presque à la même hauteur que la surface des marais et des fondrières à l'est du Bassin Cumberland, jusqu'au et même au-delà du lac Laplanche, et empêchera ainsi de les dessécher et améliorer.

4°. Une partie des basses terres le long de la Tidnish, sera constamment inondée, si la surface du bief inférieur est mise à une élévation de 82 pieds, comme le propose M. Keefer, parceque la rivière serait ainsi élevée de cinq à quinze pieds au-dessus de son niveau de marée ordinaire.

5°. La navigation par la Tidnish sera inévitablement entravée par des courbes brusques de cinq à huit degrés.

6°. Quoique M. Keefer projette la construction d'un chemin de hâlage sur chaque côté du canal, avec les matériaux de l'excavation, (ce qui peut très facilement se pratiquer entre le Bassin Cumberland et la Tidnish,) il semble n'avoir pris aucune disposition pour le continuer le long de la Tidnish, ayant sans doute l'intention d'employer exclusivement des remorqueurs pour le touage sur le canal. (Voir pages 15-21 de son rapport, texte anglais.)

Si l'on examine bien ce qui précède, il est manifeste que le plan de M. Keefer n'est pas praticable quant à l'approvisionnement d'eau, et qu'il ne s'applique pas, sous d'autres rapports, ni à l'une ni à l'autre des lignes sous considération. Néanmoins, j'ai préparé une évaluation de ce que coûterait un canal de mi-marée sur la ligne Au-Lac, en me basant sur l'adoption de son plan, en ce qui regarde l'usage de la ligne de Tidnish jusqu'à la Pointe à Weeks, le mode d'approvisionnement qu'il recommande et son devis estimatif, dans le but de démontrer que la différence des frais de construction, entre les deux routes, est trop insignifiante pour servir d'argument en faveur de la ligne Laplanche, si on la fait entrer en ligne de compte avec

les immenses avantages de la ligne Au-Lac, qui peut être convertie en un canal navigable pendant toutes les phases de la marée à aucune époque ultérieure, moyennant une dépense additionnelle relativement minime.

Cette évaluation (No. 1) est comme suit :

CANAL DE LA BAIE VERTE.

Évaluation de ce que coûterait un canal navigable six heures sur douze, par la ligne Au Lac et Tidnish, basée sur le plan de M. Keefer pour la route Laplancho, en se servant de la Tidnish et en plaçant l'écluse d'entrée de la Baie Verte dans la mer en face de Weeks' Point ou Roach's Head, tel qu'il le propose:—

	\$	cts.
9,320,000 verges cubes, excavation de terre, à 30cts.....	2,796,000	00
640,000 " de terre végétale mi-fluide, à 10cts.	64,000	00
660,000 " de roc, à \$1.50cts.....	990,000	00
Pour terrassements, Baie Verte.....	268,000	00
Pour quatre écluses.....	793,000	00
Pour un pont de chemin de fer et quatre ponts ordinaires	69,000	00
Pour des jetées d'entrée à la Baie de Fundy et à la B. V..	360,000	00
Pour barrage de la Tidnish et pour déversoirs et portes...	105,000	00
Pour terres, dommage aux terrains, aux propriétés, génie et surintendance	200,000	00
	\$5,650,000	00

Cependant, il est démontré que le plan de M. Keefer ne peut être adopté pour les raisons qui ont été données ; en conséquence, j'ai cru nécessaire de soumettre une autre évaluation (No. 2), ci-annexée, donnant les frais approximatifs de la construction d'un canal praticable, avec chemin de halage, accessible à toutes les phases de la marée dans la Baie-Verte, et pendant 16 heures par 24 heures dans la Baie de Fundy, dont on pourra, dans la suite, prolonger le terminus pour y entrer à l'eau basse, en ajoutant une écluse, et en creusant le chenal à une profondeur de 16 pieds, ce qui peut se faire moyennant une autre somme de \$375,000.

À l'extrémité est, le terminus est supposé devoir être navigable pendant toutes les phases de la marée, par la raison qu'un navire pénétrant dans le canal par la Baie de Fundy à la mi-marée, et y marchant à raison de quatre milles à l'heure, arriverait dans la Baie Verte au temps de la mer basse, et y devrait attendre trois heures avant de prendre la mer, le flux et le reflux arrivant de 2½ à 3 heures plus tôt dans la Baie Verte que dans le Bassin Cumberland, dans les circonstances ordinaires.

Le même retard arriverait aux navires se rendant du Golfe St. Laurent dans la Baie de Fundy.

L'évaluation " No. 2 " est comme suit :

CANAL DE LA BAIE VERTE

Évaluation d'un canal sur la route Au-Lac et Tidnish, recommandée par M. Baillairgé—accessible 16 heures par 24 heures, au terminus de l'ouest sur la Baie de Fundy, et en tout temps au terminus de l'est sur la Baie Verte—avec un tirant d'eau de 15 pieds.

	\$	cts
12,100,000 verges cubes, excavations de glaise, d'argile et draguage de sable à 30 cts.....	3,630,000	00
1,500,000 verges cubes, excavation de sable, à 20cts. . . .	300,000	00
1,000,000 " " de terre végétale mi-fluide, à 10cts.....	100,000	00
970,500 " " de roc et de schiste, à \$1.50 cts.....	1,455,250	00

4 écluses, 2 à chaque bout du canal	760,000 00
1 pont de chemin de fer sur l'Au-Lac.....	} 215,100 00
1 " de chemin public "	
1 pont tournant de chemin de fer sur le canal.....	
4 ponts " de chemin public "	
2 " " " sur les écluses.....	
Petits ponts sur les canaux d'alimentation et décharges, et bacs traversiers.....	12,240 00
Barrage et portes, Au-Lac, et principal canal d'alimentation	47,160 00
Déversoir au ruisseau de Chappell, en aval de la Tidnish	29,430 00
Aqueduc-siphon, embouchure de la Tidnish.....	47,800 00
Pertuis à clapets et aqueducs en siphon pour drainage....	14,860 00
Nouvelles digues.....	41,000 00
Domages aux terrains.....	68,000 00
Jetées au terminus de la Baie Verte.....	600,000 00
Jetées au terminus de la Baie de Fundy.....	247,000 00
Mur en talus sur le glacis intérieur des levées du canal....	120,000 00
Habitations du surintendant, des gardiens d'écluse, des éclusiers et gardiens de pont.....	14,000 00
	<hr/>
	\$7,701,920 00
Ajoutez pour contrôle et dépenses contingentes, 5 par cent sur les frais d'excavation, et 10 par cent sur les autres travaux.....	515,929 00
	<hr/>
	\$8,217,849 00

Les quantités mentionnées dans mon premier rapport ont été réduites dans les évaluations précédentes :—

1°. En faisant des calculs pour un canal navigable six heures par douze, au lieu d'un canal navigable en tout temps.

2°. En augmentant le nombre de courbes, ce qui fait passer la ligne par le terrain bas et sauve une partie de l'excavation dans le roc ;

3°. En réduisant la largeur des chenaux à creuser à chaque terminus ;

4°. En changeant le talus des tranchées dans le roc de deux sur un à un quart sur un ;

5°. En changeant la localisation des écluses Nos. 3 et 4, du pont de la Tidnish, à Tidnish Head, tel qu'indiqué originairement par les lignes pointillées sur la carte de ma première étude ;

6°. En diminuant le nombre des bassins de six à deux ;

7°. En augmentant l'élévation du chemin de halage sur le terrain élevé ;

8°. En raccourcissant la longueur des jetées à la Baie Verte, de 9,000 à 4,000 pieds, pour chacune d'elles, et en changeant la position de la jetée sud pour la placer à angle droit avec le rivage de manière à couvrir une moitié du chenal d'entrée et à former un bassin spacieux presque triangulaire, et en établissant la base de ces jetées et le fond de la tranchée, à 16 pieds au-dessous du plan de la mer basse ordinaire au lieu de celui de la mer la plus basse, pour diminuer leur hauteur ;

9°. En raccourcissant les jetées d'entrée dans la Baie de Fundy de 2,000 à 1,250 pieds, pour chacune d'elles.

Ci-annexé se trouve un plan qui indique la position relative des lignes Au-Lac et Laplanche.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

G. F. BAILLAIRGÉ,

Sous-ingénieur en chef, Travaux Publics.

ANNEXE No. 2.

RAPPORT DE G. F. BAILLAIRGÉ

SUR L'ÉTUDE DE 1873, POUR LA LOCALISATION DÉFINITIVE DU CANAL DE LA BAIE VERTE.

(No. 38;591.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 17 novembre 1873.

JOHN PAGE,

Ingénieur-en-chef des Travaux Publics, Canada.

MONSIEUR, — Conformément à votre demande, je vous transmets le rapport supplémentaire suivant sur la localisation définitive du canal de la Baie Verte.

Peu de temps après avoir reçu l'autorisation nécessaire, je partis de Montréal pour Shédiac, le 27 juin dernier, et j'atteignis la Baie Verte le 4 juillet.

En attendant votre arrivée, je relevai la ligne Au-Lac et Tidnish pour faciliter votre examen; ensuite, j'établis les élévations relatives exactes du lac Rond (*Round Lake*) et du lac Long (*Long Lake*) à la tête de la Laplanche, que je trouvai être de 94.06 et 92.16, le 17 juillet, au-dessus du plan de repère originellement adopté.

Les eaux du premier s'élèvent à environ 95.29 au printemps, et tombent probablement à 93.25 vers l'automne; celles du dernier, d'après l'observation que je fis alors, s'élèvent à 95.14, et tombent, dit-on, à 90.66 vers l'automne.

Ces niveaux et les sondages pris au printemps de 1871, montrent que l'élévation moyenne du lit de ces lacs est d'environ 88 pieds, tel que mentionné dans mon second rapport du 12 avril dernier, au sujet d'un canal navigable six heures sur douze tel que proposé par M. Keefer.

Je tentai aussi de connaître la différence de niveau entre les lacs de la Missiguash, près de l'extrémité supérieure du coteau de Cumberland, et le lac Rond, mais je ne pus le faire que d'une manière approximative à cause de l'impossibilité de prendre des niveaux exacts, pendant l'été, à travers les fondrières. Ces fondrières, comme je l'ai déjà dit dans mon premier rapport du 3 avril 1872, se composent de matières végétales saturées d'eau et couvertes de mousse et d'herbe grossières; elles s'élèvent ou s'abaissent selon la hauteur des eaux sur lesquelles elles flottent; quelques-uns des lacs que l'on trouve au milieu de ces fondrières paraissent, à première vue, n'avoir ni entrée ni sortie, quand on regarde la surface du terrain qui les entoure; mais ils communiquent à d'autres lacs par des rigoles qui coulent sous la couche supérieure des fondrières.

D'après les niveaux pris le 13 août dernier, je trouvai que l'élévation du lac Dwyer et des lacs Patten et Hackmatack, est d'environ 95½ pieds, ou un pied et demi plus haut que la surface du lac Rond, tel qu'établi le 17 du mois précédent.

Du 18 au 25 juillet, le travail d'exploration fut continué, afin de pouvoir vous désigner les diverses lignes étudiées auparavant, et leur terminus dans la Baie de Fundy et la Baie Verte,—et d'attirer votre attention sur les obstacles qui obstruent la navigation des chenaux qui y conduisent, tels que mentionnés dans mon premier rapport, à la page 166 de l'annexe du rapport des travaux publics de 1872.

J'ai exécuté avec toute la célérité possible les instructions que vous m'aviez données avant votre départ pour Ottawa.

1. En nivelant une ligne depuis les marais de Tidnish Head, le long de la rive sud de la Baie Verte, jusqu'à la Pointe à Weeks ou Roach's Head, soit une distance de 2.35 milles.

2. En prenant des sections transversales et en pratiquant des forages dans les parties rocheuses de la grève à l'embouchure de la Laplanche et en aval des embouchures de la Missiguash et du ruisseau Cumberland.

3. En faisant le nivellement et les sondages d'une autre ligne sur la crête du récif inférieur de la Pointe Boisée (*Woody Point*), vis-à-vis le chantier de Barnes.

4. En nivelant une nouvelle ligne dans la forêt, depuis la Pointe à Weeks, *via* le

ruisseau du moulin de Squire Oxley, le pré de Squire Thompson, le ruisseau du moulin de J. R. Chappell et à travers de la Tidnish, jusqu'à la ligne Au-Lac et Tidnish, soit une distance de $5\frac{1}{2}$ milles.

Outre cela, j'ai fait rapidement l'étude de localisation et les forages supplémentaires, suivant l'autocrisation reçue par votre télégramme du 29 juillet; et après que l'époque fixée pour la cessation de l'exploration, le 27 août, eût été prolongée au 7 septembre, je déterminai la position du terrain le plus bas entre les lacs Hackmatack et Rond, et entre ce dernier et la vallée du petit bras ouest de la Tidnish.

Le résultat des examens que j'ai faits, peut être brièvement décrit comme suit, savoir :—

I.—POUR LA LIGNE DE LA CÔTE.

Cette ligne qui s'étend depuis les marais de Tidnish Head jusqu'à une profondeur de 16 pieds d'eau à la mer la plus basse, en face de la Pointe à Weeks est d'environ 7,000 pieds plus longue que celle qui se termine à la même profondeur d'eau en face de Tidnish Head.

D'après un calcul approximatif, la quantité d'excavation sur la première ligne, est d'environ 1,500,000 verges cubes plus considérable que sur l'autre; sur cette quantité 230,000 verges cubes paraissent être de grès solide, d'après les forages pratiqués et les indices de la surface rocheuse près de la ligne des hautes eaux sur la côte.

La longueur du coffrage nécessaire à Weeks' Point, depuis le rivage, par la ligne la plus courte, jusqu'à l'eau profonde, est d'environ 8,000 pieds pour les jetées est et ouest, soit 320,000 verges cubes, pour des jetées des plus petites dimensions compatibles avec la sûreté.

La longueur du coffrage nécessaire pour la protection du terminus de Tidnish Head, est de 8,600 pieds pour les jetées nord-ouest et sud-est, soit 308,000 verges cubes; dans le principe on supposait que la longueur de ces jetées serait la même que celle du chenal à draguer pour la navigation à l'eau la plus basse, néanmoins cela n'est pas indispensable. Afin de réduire les frais de l'ouvrage, je propose de construire les jetées sur l'emplacement indiqué sur la carte de l'étude originale par les lignes bleues pleines, de manière à former un bassin spacieux presque triangulaire pour y admettre les caboteurs et les bateaux de pêche, et susceptibles d'être creusé, en aucun temps, pour y recevoir des navires d'un tirant de 15 pieds d'eau; la jetée sur le côté sud-ouest serait placée à angle droit avec le rivage et dépasserait environ une moitié du chenal d'entrée pour protéger l'intérieur du bassin contre le choc des vagues; celle sur le côté nord-ouest serait parallèle à la ligne du chenal donnant accès au canal.

La largeur du chenal à draguer le long de la jetée nord-ouest est limitée à 200 pieds au fond, mais elle peut être, dans la suite, portée à plusieurs centaines de pieds s'il en est besoin. De l'extrémité des jetées qui se terminent dans une profondeur d'environ 14 pieds d'eau à la mer la plus basse, je propose de porter la largeur du chenal à 300 pieds, jusqu'à une profondeur de 16 pieds d'eau à la mer la plus basse.

L'extrême basse mer dont il est parlé ici, est la même que celle qui est représentée par les sondages sur la carte originale, savoir, 65.57 au-dessus du plan de repère des niveaux et elle est basée, comme il a déjà été dit, sur des renseignements locaux. La plus basse mer observée pendant la durée de la première étude, qui se continua environ $9\frac{1}{2}$ mois, ou du 11 août 1870, au 1er juin 1871, a été de 66.87, ou 1.30 pieds au-dessus de la ligne supposée de l'extrême basse marée; ceci n'eut lieu qu'une fois durant le temps mentionné, savoir, le 30 septembre 1870. L'élévation moyenne de la basse mer en prenant la plus basse marée de chaque mois entre le 11 août 1870, et le 1er juin 1871, a été de 67.85 au-dessus du plan de repère, ou 2.28 pieds au-dessus de la ligne supposée de l'extrême eau basse. L'élévation moyenne de la basse mer, en prenant la moyenne de l'eau basse de chaque mois entre les mêmes dates, a été de 69.28 ou 3.71 pieds au-dessus de la ligne supposée de l'extrême basse marée. (Voir note A.)

NOTE A.—Au bas de la page 160 de l'annexe du rapport des travaux publics pour 1872, texte anglais, les corrections suivantes doivent être faites, d'après le manuscrit de mon rapport original :—

Au lieu de "Élévation moyenne de la basse marée, en prenant l'eau la plus basse de chaque mois....."	67.85"
Lisez "Élévation moyenne de la basse marée, en prenant la moyenne des basses marées de chaque mois....."	69.28"
"Élévation minime de la basse marée en prenant la plus basse mer de chaque mois....."	67.85"

Donc, la profondeur d'eau généralement disponible pour la navigation dans la Baie Verte à la plus basse mer, sera de 17-30 à 18-28 et 19-71, au lieu de 16 pieds; la profondeur d'eau au bout des jetées, serait de 15-30 à 16-28 et 17-71, au lieu de 14 pieds.

La plus haute mer que l'on avait observée jusqu'à la présente année était de 77-37, le 29 décembre 1870; mais dans la soirée du 27 août dernier, la haute marée atteignit 79 pieds au-dessus du plan de repère des niveaux, pendant une tempête de vent de nord-est qui dura du 23 au 25, et qui détruisit plusieurs digues, les ponts sur les chemins de poste, les clôtures et les maisons autour de la Baie!

Tout remblais qu'on pourrait faire, comme celui proposé par M. Keefer, de Tidnish Head à la Pointe à Weeks, serait probablement détruit par une semblable tempête, et exposé à un grand danger par l'amoncellement et le choc de la glace, comme il est arrivé, d'après ce qu'on m'a dit, au printemps de 1872, dans l'anse immédiatement au-dessus de la Pointe à Weeks, où la glace s'amoncela en masses considérables sur la partie la plus élevée de la côte, environ 8 ou 10 pieds au-dessus de la haute-mer.

L'accès de la Pointe à Weeks est plus dangereux que celui de Tidnish Head, par le chenal des eaux profondes, à cause du voisinage de la côte rocheuse qui s'étend de la Pointe Jackson à la première, comme on peut le constater par la carte.

Sous ces circonstances, le terminus que j'ai recommandé d'abord sur la Baie Verte, paraît être le plus favorable, tant pour la sûreté des navires, la conservation des travaux, et le coût de leur construction.

II.—SECTIONS TRANSVERSALES ET FORAGES DE LA GRÈVE ENTRE LES EMBOUCHURES DES RIVIÈRES LAPLANCHE ET MISSIGUASH.

Les forages de cette grève montrent qu'elle se compose d'une couche d'argile, de tuf dur et de gravier, en grande partie couverte de pierres détachées et de souches de la forêt souterraine dont j'ai parlé dans mon premier rapport. Cette couche varie d'une profondeur d'environ 10 pieds près de la ligne de mi-marée, à 4 pieds près de la ligne de la marée basse, la couche inférieure étant du roc massif.

L'élévation de la ligne de base, du nord au sud, à travers le tertre, à la station No. 5 de l'exploration primitive, près de la ligne ordinaire de la marée haute, entre la Laplanche et la Missiguash, varie de 84 pieds au-dessus du plan de repère près de l'embouchure de la dernière, à 92 au-dessus du tertre, et de là à 52 dans le chenal de la première.

La première rangée visible de souches de la forêt souterraine au-delà de la côte est de 500 à 1,000 pieds à l'ouest de la ligne de base; l'élévation du sol, dans lequel elles sont profondément enracinées, varie de 64 à 80 pieds.

Le niveau d'élévation de la mi-marée est d'environ 70 $\frac{3}{4}$ au-dessus du plan de repère, et s'étend à une distance de 750 à 850 pieds à l'ouest de la ligne de base.

L'élévation de la ligne 1,900 pieds au sud de la base, varie de 47 à 51.

La ligne de la marée la plus basse est de 47.20 au-dessus du plan de repère, à une distance variant de 1,800 à 2,200 pieds de la base.

L'étendue de la grève couverte de fragments de roc, de cailloux et de souches, est d'environ un demi-mille de longueur sur un tiers de mille de largeur, depuis le chenal de la marée basse jusqu'au rivage, le reste se composant d'une couche de vase rouge molle sur de l'argile bleue dure et collante.

Les souches et roches détachées ou cailloux, dont la grosseur varie de 1 pied cube à 2 $\frac{1}{2}$ verges cubes, plus ou moins, peuvent sans doute être enlevés à grands frais; mais il ne faut pas oublier que la couche inférieure est un roc massif de grès rouge, d'après ce qu'on a pu constater par les forages. La surface de ce roc, à différents endroits, est d'environ de 2 à 5 pieds au-dessus du lit du chenal requis pour le terminus d'un canal navigable six heures sur douze ou à mi-marée. La profondeur de ce canal pour un tirant de 15 pieds, et 1 pied de plus pour la quille, ne devrait pas excéder 54.71 pieds au-dessus du plan de repère, pour la moyenne du haussement et du baissement des marées.

Le niveau proposé par M. Keefer pour le fond du terminus de son canal navigable à mi-marée à l'entrée de la Laplanche, est de 54 pieds au-dessus du plan de repère, ou de 2 $\frac{3}{4}$ à 5 $\frac{3}{4}$ pieds plus bas que la surface du roc que je viens de mentionner.

Les obstacles immédiatement au-dessus de l'embouchure de la Laplanche, dans le Bassin Cumberland, sont plus sérieux que ceux que je viens de mentionner, parce que les rocs détachés et les cailloux sont plus gros et en plus grand nombre.

SECTIONS TRANSVERSALES ET FORAGE DE LA GRÈVE ENTRE LA RIVIÈRE MISSIGUASH ET LE RUISSEAU CUMBERLAND.

La couche supérieure de cette grève est la même que celle de la grève ci-haut décrite, excepté que le nombre de souches et de troncs d'arbres renversés et sans branches, de 5 à 24 pouces de diamètre, de la forêt souterraine, sont en plus grand nombre; et les pierres, quoique plus petites, sont si étroitement liées et enfoncées dans le sol, que l'on dirait que la grève en est pavée.

La profondeur des forages est de 5 pieds à une distance de 1,600 pieds et de 10 pieds à une distance de 800 pieds à l'ouest du rivage. Les forages pratiqués surtout à travers l'argile rouge, les pierres et le gravier, n'ont pu être poussés à une plus grande profondeur que celle que j'ai indiquée à cause de la nature caillouteuse du sous-sol.

L'élévation de la ligne de base qui suit une direction, sud $19^{\circ}52'$ est, près de la ligne de la marée haute ordinaire, et qui passe par un point $4\frac{9}{10}$ pieds à l'ouest de la station 12 sur un tertre d'observation construit pendant la première exploration, varie de 88 à 93 pieds au-dessus du plan de repère.

La première rangée apparente de souches de la forêt souterraine au delà de la côte, est de 400, à 700 pieds à l'ouest de la ligne de base; l'élévation du sol où elles sont fermement enraînées varie de 63.17 à 73.80 au-dessus du plan de repère.

La ligne de demi-marée dont l'élévation est d'environ $70\frac{3}{4}$ pieds au-dessus du plan de repère, est éloignée de 450 à 500 pieds de la ligne de base.

A 1,500 pieds de cette dernière, l'élévation de la grève est d'environ 54 pieds, et se trouve de niveau avec le fond de l'entrée du canal navigable à mi-marée, tel que proposé par M. Keefer.

Le contour de l'extrême basse-marée est de 47.20 au-dessus du plan de repère, sa distance de la ligne de base étant de 2,000 à 3,000 pieds.

La partie de la grève qui est couverte de souches, de pierres et de troncs d'arbres à moitié enterrés, s'étend sur une longueur de plus d'un demi mille du nord au sud, et sur une largeur d'au moins un demi-mille depuis le chenal de la basse-marée, en allant vers l'est; le reste, depuis l'espace couvert de souches jusqu'au rivage, étant de l'argile bleue collante, avec une couche de vase rouge.

Le chenal à marée basse depuis l'endroit qui se trouve vis-à-vis le ruisseau Cumberland jusqu'au point où il finit au-dessus de l'embouchure de la Laplanche est aussi obstrué par des roches détachées et des galets à différents endroits. Il y a aussi des sables mouvants près de l'extrémité supérieure et le long des bancs de Minudie (*Main-à-Dieu*), sur la côte de l'ouest.

La grève vis-à-vis la crique Cumberland et celle près de l'embouchure de la Laplanche sont indiquées sur la carte générale et les diagrammes détaillés A et B ci-joints. Comme on le verra, leur position est telle que les vaisseaux qui essaieraient de monter par le bassin Cumberland depuis l' Au-Lac jusqu'à la Laplanche ou de descendre par la même route pendant la mi-marée, devront nécessairement passer auprès de ou sur quelques-unes des obstructions nombreuses qui se trouvent dans leur chemin et courir le risque de s'y heurter, surtout quand ils auront à lutter contre un fort courant de 5 à 6 milles à l'heure, et les forts vents sud-ouest qui les jetteront à la côte.

Les souches et les troncs d'arbres que l'on a remarqués sur la grève, près de l'embouchure des rivières ci-haut mentionnées, sont de sapin, d'épinette, de hêtre, de pin, d'épinette rouge et de bois dur. Ils sont dans un état de conservation parfaite, et presque aussi sain que si les arbres dont ils faisaient partie, croissaient encore, comme on le verra par quelques échantillons que j'ai recueillis sur le terrain. L'écorce est encore attachée à quelques-uns, et leurs racines sont enfouies dans du sable blanc, dur, au-dessous d'une substance noire, tourbeuse. Quelques-unes de ces racines sont encore visibles, quoiqu'elles soient inondées par l'eau de la mer, à chaque marée, avec un rapide courant de 5 à 6 milles à l'heure

et quoi qu'elles soient submergées deux fois par jour, à chaque marée haute, par une profondeur d'eau variant de 12 à 16 pieds pendant les minimas marées bâtarde, et de 23 à 33 pieds pendant les grandes marées.

Dans l'exploration primitive, j'ai déterminé l'élévation et la position des grèves le long du Bassin Cumberland, depuis l'extrémité inférieure de la Pointe Boisée jusqu'au ruisseau à Sharp (Sharp's Creek) et au-delà, sur les deux côtés du chenal, au moyen de sondages, sur une série de lignes formant les rayons d'un arc de cercle embrassant la baie toute entière, le centre de l'arc étant marqué par un mât élevé dans ce but, sur le sommet du fort Cumberland. Cette année je les ai en partie vérifiés, au moyen de nivellements faits à mer basse, tel qu'indiqués sur les diagrammes et les profils plus haut mentionnés.

III.—RÉCIF DE BARNES, A L'EXTRÉMITÉ INFÉRIEURE DE LA POINTE BOISÉE (WOODY POINT), BAIE DE FUNDY.

Les nivellements et les sondages faits sur la crête de ce récif, le 11 août 1873, montrent, contrairement à l'impression générale qu'il ne s'étend pas assez loin pour obstruer le chenal conduisant à l'entrée du canal à la pointe Au-Lac. La largeur praticable pour les navires tirant 15 pieds d'eau dans les plus basses eaux, est de 900 pieds, et la plus grande profondeur est de 28½ pieds; et comme la différence entre l'eau la plus basse et l'eau basse ordinaire des grandes mers est de 28.0 pieds, on trouvera généralement cette profondeur d'eau additionnelle dans le chenal depuis "Woody Point" en montant, en outre de ce qui est indiqué par les sondages (réduits à l'extrême basse marée) marqués sur la carte.

Mais la profondeur du chenal à mer basse, sur une longueur d'environ trois-quarts de mille en bas du Récif de Barnes, n'est que de 13½ à 16½ pieds, suivant la carte marine de l'Amirauté de 1861. Il est douteux que cette partie du chenal puisse être creusée à une profondeur uniforme de 16 pieds pendant les plus basses marées. C'est pourquoi le meilleur moyen à adopter dans le cas où l'on construirait un canal navigable en tout temps, serait peut-être de faire attendre les navires ayant un tirant d'eau de 15 pieds, trois-quarts d'heure ou une heure avant de passer; car la mer monte près de 4 à 8 pieds pendant la première heure.

Le récif de Barnes, comme on le verra en consultant la carte d'exploration, est à 2,650 pieds plus bas que la projection supérieure de "Woody Point." La grève sur cette étendue et pour une distance d'environ 2,000 pieds en remontant la Baie de Fundy, vers le ruisseau de Snowden, se compose de grès massif, d'où l'on extrait des blocs pour les constructions du chemin de fer et les meules de moulin.

Le reste de la grève, au-dessus et en bas de "Woody Point", se compose de vase molle et collante, et de sable mouvant.

Le mouillage ordinaire pour les gros navires qui fréquentent les ports accessibles à mer haute, près du Bassin Cumberland, est en bas de la Pointe à Barnes. Les goëlettes mouillent généralement plus haut, à l'endroit appelé le *Trou des cinq Brasses*, qui est situé à environ mi-chemin de l'entrée d'Au-Lac et de Tintamarre.

IV.—LIGNE DE SQUIRE THOMPSON.

Cette ligne a été explorée entre les 4 et 6, 14 et 16 août. La distance depuis son intersection avec la ligne du rivage de la Baie Verte, auprès du ruisseau du moulin d'Oxley, jusqu'à son intersection avec la ligne de localisation, est de 292.93 chaînes de 100 pieds, ou 5.55 milles, dont la plus grande partie a dû être tracée à travers la forêt.

La comparaison de cette route avec la ligne de localisation prolongée jusqu'à la Pointe à Weeks, donne le résultat suivant, savoir :

Ligne de localisation via la vallée du bras nord-ouest de la Tidnish, et la ligne du rivage, ou depuis la Pointe Au-Lac jusqu'à la Pointe à Weeks.

	Milles.
Entre le rivage de la Baie de Fundy et celui de la Baie Verte.....	21.38
Depuis le rivage jusqu'à 16 pieds d'eau au large, à l'eau la plus basse, Baie de Fundy.	0.85
" 16 pieds " " Baie Verte.....	0.90

Total..... 23.13

Ligne d'essai viâ la ligne de localisation dans la vallée du bras nord-ouest de la Tidnish et la ligne Squire Thompson, jusqu'à la Pointe à Weeks.

	Milles.
Entre le rivage de la Baie de Fundy et celui de la Baie Verte.....	20.68
Depuis le rivage jusqu'à 16 pieds d'eau au large, à l'eau la plus basse, Baie de Fundy.	0.85
“ “ 16 pieds “ “ Baie Verte.....	0.90
Total.....	22.43

La comparaison précédente montre que si le tracé du canal était fait depuis le terminus d'Au-Lac, à travers la vallée de la Missiguash et le long de la ligne "Squire Thompson" jusqu'à la Pointe à Weeks, il serait sept dixièmes de mille plus court par la vallée du bras nord-ouest, que par la ligne localisée à travers la même vallée et le long de la ligne de la côte, jusqu'au terminus des eaux profondes, ou jusqu'à une profondeur de 16 pieds à l'eau la plus basse dans la Baie Verte.

Si l'on compare la plus courte route par la ligne Squire Thompson jusqu'à la Pointe à Weeks, avec la plus courte route de la ligne localisée, aboutissant à Tidnish Head, on trouvera une différence de six dixièmes de mille en faveur de cette dernière.

Les élévations de terrain sur la route Squire Thompson, depuis la Pointe à Weeks jusqu'à son intersection avec la ligne localisée sont à peu près comme suit, savoir :—

Localité.	Pieds au-dessus du plan de repère.		Profondeur à creuser en pieds.
	Élévation.	Élévation moyenne.	
Premier mille, en partant de la Pointe à Weeks	75 à 90	84	15
Second mille, dans la vallée du ruisseau du moulin de Squire Oxley	85 à 126	106	37
Troisième mille, en traversant la prairie, etc., de Squire Thompson	111 à 162 $\frac{1}{2}$	130	61
Quatrième mille, “ “ “ “	94 à 163 $\frac{1}{4}$	125	66
Cinquième mille, dans la vallée du ruisseau du moulin de R. Chappell	75 à 94	83	14
Sixième mille, en traversant la Tidnish jusqu'à la jonction.....	70 à 97	85	16

La profondeur à creuser sur les premiers six milles de cette ligne, est tellement plus grande que sur les six milles correspondants de la ligne localisée aboutissant près de Tidnish Head, comme on pourra le constater par les élévations indiquées sur la carte, que je n'ai pas jugé à propos d'examiner la nature du sol qu'on aurait à creuser. Mais il n'y a pas de doute en jugeant par la configuration du sol, qu'on aurait à creuser beaucoup dans le roc.

V.—LOCALISATION PRÉLIMINAIRE FAITE PENDANT L'ÉTÉ DE 1873.

Quand l'étude préliminaire fut faite en 1870-71, je ne pus me procurer de carte exacte d'aucune partie de l'isthme ; l'étendue de pays, le nombre de baies, de rivières, de ruisseaux et de lacs à étudier, niveler, sonder et forer était si considérable, puisqu'ils couvraient plus de 200 milles carrés,—et les opérations du sondage et les autres travaux, sur la Baie de Fundy et dans les fondrières, ont présenté des difficultés d'un caractère si extraordinaires, qu'il m'a été impossible pendant les 9 $\frac{1}{2}$ mois de l'étude en question, de faire tout ce qui était nécessaire pour un tracé définitif, surtout quand on ordonnait de discontinuer les travaux avant leur entier achèvement.

J'ai toutefois recueilli assez de renseignements pour permettre à un ingénieur pratique et habile de déterminer si le canal projeté est praticable oui ou non, s'il peut être alimenté d'eau, de la manière proposée, ou autrement, et dans quelle direction on doit chercher la route la plus avantageuse.

M. Keefer, en discutant le mérite de mon étude préliminaire, paraît perdre de vue ces considérations, et ignorer que c'est l'ingénieur-en-chef, et non son adjoint, qui a reçu ins-

truction du gouvernement de fournir au ministère des Travaux Publics, un rapport sur le canal projeté et le coût de sa construction.

La critique de cette étude ne l'a cependant pas empêché de recommander la même source d'alimentation d'eau, et à peu près la même élévation pour le bief culminant au canal, quoiqu'il n'ait pas mentionné ce fait dans son rapport.

Avec l'aide de la carte, des profils et du rapport que j'ai fournis d'abord, l'étude du tracé et les autres études faites cette année, ont été une tâche facile, et ont été exécutées dans l'espace de deux mois et demi.

Le tracé fait l'été dernier, passe sur le terrain le plus bas, et évite presque toutes les excavations dans le roc de la première ligne, ainsi que les termini dangereux et les courbes difficiles du tracé *Laplanche* de M. Keefer. C'est le meilleur tracé possible à moins que par économie, on ne veuille faire un plus grand nombre de courbes. Sa position est indiquée sur la carte par la *ligne bleue pleine*.

La partie ouest du tracé primitivement recommandé, depuis l'embouchure de l'Au-Lac jusqu'au lac aux Oies, (Goose Lake) a été déplacée du côté nord au côté sud du coteau Cumberland, dans le but de diminuer les excavations dans le roc et de réduire au minimum le coût du travail projeté.

Toute fois, le terminus de la ligne Au-Lac, sur la Baie de Fundy, a été conservé. Tout autre terminus pour un canal navigable en tout temps ou navigable seulement entre la haute et la mi-marée, à l'embouchure de la Missiguash ou de la Laplanche, serait dangereux à cause des roches détachées, des cailloux, des souches et des sables mouvants qui se trouvent sur le passage des navires qui se rendent à ces rivières, et l'on ne pourrait le rendre accessible à la navigation pendant la basse marée, quand les besoins du commerce l'exigeront.

L'objection que l'on a faite, que le vent sud-ouest souffle directement dans l'entrée du canal n'est pas fondée, et tel n'est pas le cas. Car le vent sud-ouest frappe les jetées de l'entrée à un angle de 45 degrés. Mais, en supposant qu'il y aurait quelque danger à redouter, à cause de cela, à l'écluse d'entrée, on peut facilement l'éviter en changeant légèrement sa direction ou celle des piliers, comme l'indiquent les lignes bleues pleines.

La partie centrale du tracé définitif, depuis le lac aux Oies jusqu'au marais de Lucius Chappell, sur la Tidnish, passe à peu de distance au sud-ouest de la ligne primitive, à travers la vallée du bras nord-ouest. Elle traverse la crête des versants vers la Missiguash et la Tidnish, dont le point le moins élevé est à 105½ pieds au-dessus du plan de repère des niveaux. Elle est donc relativement de 10½ et de 6¼ pieds plus basse que les sommets des sections nord et sud de la ligne préliminaire, et de 12½ pieds plus basse que la ligne de Laplanche et de la Pointe à Weeks recommandée par M. Keefer.

La ligne à travers la vallée du bras nord-ouest de la Tidnish, est environ 3,300 pieds plus courte que la partie correspondante de la *ligne bleue* à travers la vallée du petit bras ouest de la même rivière. Afin d'écartier tout doute sur les avantages respectifs des vallées du bras nord-ouest et du petit bras ouest, on a fait un tracé à travers chacune d'elles sur le terrain le plus bas qu'on a pu trouver. Leurs longueurs, élévations et forages respectifs, montrent que le tracé nord-ouest est plus avantageux que celui du petit-ouest, quant à la distance, la quantité probable de roc qu'il faudra extraire et la construction dispendieuse d'un aqueduc en siphon qu'on évitera en le choisissant. (Voyez note B.)

La partie "est" du tracé définitif, depuis le marais de Lucius Chappel jusqu'à Tidnish-Head, passe généralement au nord de la ligne préliminaire. Quelques parties de cette ligne sont dans la vallée du tronc principal de la Tidnish que l'on se propose de détourner à différents points saillants de son lit sinueux actuel en un chenal plus droit, afin de ne pas gêner le drainage de la région le long de cette rivière, comme ce serait le cas si l'on adoptait le plan de M. Keefer d'élever la surface de la rivière à un niveau d'environ cinq pieds au-dessus des hautes mers de la Baie Verte, ou à une élévation de 82 pieds au-dessus du plan de repère.

Pour les raisons données dans mon premier rapport, il a été d'abord proposé de terminer le bief culminant du canal près du pont de la route postale de Tidnish. Il est maintenant proposé de le continuer jusqu'au rivage près de Tidnish Head, et de traverser la Tidnish près

NOTE B.—Les forages sur la section de la ligne à travers la vallée du bras nord-ouest ont été faits sous la surveillance d'Alex. Munro, A. P., de Port-Elgin, N. B.

de son embouchure, où il sera nécessaire de construire un aqueduc en syphon pour l'écoulement de l'eau de la rivière.

Le terminus "est" a déjà été décrit; c'est le même que celui primitivement proposé, à l'exception du bassin recommandé dans mon rapport subséquent du 12 avril 1863, sur le projet d'un canal navigable entre la haute et la mi-marée.

COMPARAISON DU TRACÉ DÉFINITIF ENTRE TIDNISH ET AU-LAC À TRAVERS LA VALLÉE DE LA MISSIGUASH, AVEC LE TRACÉ DÉFINITIF DE LA LAPLANCHE.

Pendant le tracé des parties centrales et est de la première ligne, on a fait sur différents points, des mesurages pour déterminer exactement la position relative des parties correspondantes du tracé de M. Keefer, afin de les indiquer d'une manière exacte sur la carte de l'étude primitive. La nécessité de ce travail est venue de ce que le tracé indiqué sur son propre plan ne correspond pas avec le tracé sur le terrain. Les différences sont trop nombreuses pour être expliquées en détail. Qu'il suffise de dire que les intersections de sa ligne avec les différentes courbures de la Tidnish et avec les routes postales ne sont, presque nulle part, indiquées dans leur véritable position. Les endroits indiqués comme étant sur la terre ferme sont souvent dans la rivière; et la partie inférieure de sa ligne du côté de Tidnish Head est de quelque 300 pieds plus courte que représentée sur son plan.

Les différences que l'on a vérifiées sur les lieux, ne sont pas aussi frappantes que celles que j'ai mentionnées dans mon rapport du 12 avril dernier. J'y disais entre autres choses que la Laplanche, dans le plan de son tracé, est à différents endroits de 3,000 à 5,000 pieds en dehors de sa vraie position,—que le lac Laplanche est représentée du côté nord au lieu du côté sud de la rivière,—que Tidnish Head est placé 1000 pieds trop au nord dans les eaux de la Baie Verte, et qu'il y a de semblables inexacétitudes pour les chemins et la situation relative des terres hautes et basses.

La longueur de la ligne localisée par M. Keefer est de 20½ milles entre ses écluses d'entrée; mais il n'a pas appelé l'attention au fait que la distance totale à parcourir pour un navire, d'un endroit vis-à-vis l'embouchure de l'Au-Lac jusqu'à l'entrée en eaux profondes de son terminus de la Baie Verte, près de la Pointe à Weeks, serait de 24.93 milles.

La longueur du tracé Au-Lac et Tidnish fait l'été dernier, est de 18.67 milles entre les écluses d'entrée. La distance qu'un navire aurait à parcourir par cette route, en prenant le même point de départ que pour la route de Laplanche, ou depuis une profondeur de 16 pieds aux plus basses eaux, dans la Baie de Fundy, jusqu'à la même profondeur vis-à-vis l'entrée de la Pointe à Weeks, est de 22.32 milles au lieu de 24.93 milles sur le tracé Laplanche.

Ceci montre une différence de 1.83 mille entre les écluses d'entrée, et de 2.61 milles de distance sur mer, en faveur du tracé Au-Lac et Tidnish, à travers la vallée du bras nord-ouest de la Tidnish.

Les tableaux des distances, annexés à ce rapport, montrent les longueurs comparatives du tracé établi l'été dernier et du tracé Laplanche recommandé par M. Keefer.

APPROVISIONNEMENT D'EAU.

Le tracé dont l'adoption est maintenant recommandée, à travers la vallée de la Missiguash, n'est pas aussi favorable quant à l'approvisionnement d'eau que celui de la vallée de la rivière Au Lac. Car la superficie de cette dernière que l'on proposait de convertir en réservoir pour alimenter le canal, est trois fois plus grande que celle de la Missiguash. (Voyez page 165 de l'appendice du rapport des Travaux Publics, 1872, texte anglais). Il n'est pas aussi avantageux non plus quant au système des cours d'eau des deux vallées, la rivière Au-Lac ne servant plus à la formation de nouveaux marais salins, tandis que la Missiguash sert à cet objet.

On peut cependant obvier à la difficulté de l'approvisionnement d'eau, en n'employant que la décharge de l'Au-Lac, depuis le barrage que je proposais de mettre à son embouchure jusqu'à l'aboideau du chemin de fer, comme réservoir. Dans ce cas on évitera la construction dispendieuse d'un pont de chemin de fer et d'un pont de route postale. Il faudrait aussi construire une digue à travers l'embouchure de la Missiguash, afin d'obtenir une capacité équiva-

ente de réservoir pour l'eau requise, y inclus l'augmentation du volume d'eau que fournira le bief culminant du canal, à cause de sa longueur additionnelle depuis la traverse du chemin postal de Tidnish jusqu'à Tidnish Head. Il serait nécessaire, en outre, de construire un déversoir avec rigole d'alimentation et des ouvertures que l'on pourrait fermer au besoin, après l'introduction de l'eau.

Quant à la formation des marais salins sur la Missiguash, elle sera arrêtée ou affectée par le canal, selon le niveau et le mode de la distribution de l'eau; la compensation que l'on pourra demander à cet égard ne sera pas plus considérable et sera peut-être moindre que le montant nécessaire pour acheter les terrains dans la vallée de l'Au-Lac où ils ont une plus grande valeur que dans la vallée de la Missiguash.

Avec ces exceptions, la manière d'approvisionner le canal d'eau, et les hauteurs auxquelles on devra tenir l'eau dans les réservoirs et le canal, de même que le niveau du bief culminant de ce dernier, sont les mêmes que ceux déjà recommandés. Mais l'approvisionnement sera plus difficile à distribuer et à régler que dans la vallée de l'Au-Lac, à cause du barrage additionnel à l'embouchure de la Missiguash, et du plus grand espace qui sépare le canal, du réservoir d'alimentation. Les deux barrages occasionneront des dépenses permanentes d'exploitation plus considérables; et comme il faudra se servir de deux réservoirs éloignés l'un de l'autre au lieu d'un seul, la distribution simultanée de l'eau tenue en réserves ne pourra être effectuée simultanément, au moyen de plusieurs déversoirs, sur une longue, étendue du bief culminant, comme cela pourrait se faire dans la vallée de l'Au-Lac, où la marée peut être conduite plus loin vers l'est, ou à environ 8 milles du rivage de la mer, qu'en introduisant l'eau dans la Missiguash dont l'approvisionnement d'eau ne peut être commodément obtenu qu'à la première intersection du canal avec la rivière, à environ $3\frac{1}{2}$ milles du terminus de la Baie de Fundy, et 4.20 milles de l'emplacement de la digue proposée en travers de la décharge de la rivière. L'approvisionnement venant de la partie inférieure de la rivière Au-Lac, dont j'ai déjà parlé, entrera dans le canal par la rigole d'alimentation du ruisseau à King (*King's Creek*), qui s'y relie à environ un quart de mille plus haut que l'écluse supérieure, et $2\frac{4}{10}$ milles plus bas que la tête de la rigole d'alimentation de la Missiguash.

Comme la possibilité du canal dépend surtout de la suffisance de l'approvisionnement d'eau, et si le mode que j'ai suggéré pour l'obtenir n'est pas considéré comme suffisant pour les besoins de la navigation et pour compenser ce que l'on pourrait perdre à cause des fuites, de l'évaporation et de l'absorption, ou autrement, on peut l'augmenter par différents moyens, savoir :

1°. En reliant les lacs à la source de la Missiguash avec le canal, ce qui est un travail facile, attendu que les lacs n'en sont pas éloignés; et en faisant communiquer le canal avec le lac Long et le lac Rond, à la tête de la Laplanche. Pour cela, il faudra construire une digue à la décharge du premier de manière à l'élever au niveau du dernier, ou de 92 à 94 pieds au-dessus du plan de repère, suivant qu'on le trouvera nécessaire, et creuser une rigole d'alimentation depuis le lac Rond à travers la fondrière, pour une distance de 5,000 pieds, jusqu'à son intersection avec le canal, vis-à-vis l'extrémité ouest ou inférieure du lac Hackmatack, tel qu'indiqué sur la carte par la ligne rouge pointée.

Dans ce cas, il faudrait construire des diversoirs d'alimentation à ou près de la jonction de chaque rigole d'alimentation avec le canal, de manière à garder un approvisionnement d'eau douce en réserve dans un ou plusieurs des lacs ci-haut nommés, en cas que les marées n'en fourniraient pas toujours à la hauteur voulue, surtout pendant les plus petites mers.

L'approvisionnement peut être encore augmenté, si c'est nécessaire, en créant des réservoirs dans la vallée du petit bras ouest ou du bras nord-ouest. Cela peut se faire en submergeant la partie basse des terrains entre le canal et la crête des versants, là où le terrain n'est pas propre à l'agriculture, à cause de sa nature marécageuse et de la grande difficulté de l'égoutter, tant que la Tidnish sera barrée au moulin de Doyle.

Dans le dernier cas, le minimum de l'élévation de l'eau, dans le bief culminant du canal

et dans les réservoirs, serait de 85, et le maximum, de pas plus de 88 pieds, au-dessus du plan de repère, comme je l'ai déjà proposé.

Les mêmes élévations sont aussi proposées pour le canal, dans le cas où on convertirait un ou plusieurs des lacs plus haut mentionnés, en réservoirs d'eau douce.

Les lacs à la tête de la Missiguash sont nourris par plusieurs fontaines et par l'eau provenant de l'égouttage des terres hautes environnantes. Ils fournissent un approvisionnement minimum de 11.30 pieds cubes par seconde. Ceux à la tête de la Laplanche, sont surtout nourris par l'égouttage des hautes terres qui les entourent. Le lac Rond et le lac Long, de même que tous les lacs à la tête de la Laplanche, au nord et au sud du chemin Tyndal, fournissent un approvisionnement minimum de 11.54 pieds cubes par seconde. Les deux lacs nommés en dernier, ne fournissent probablement pas plus d'un tiers de cet approvisionnement.

Si l'approvisionnement d'eau douce des lacs venait à faillir, on pourrait y remédier jusqu'à un certain point en y introduisant l'excédant d'eau de la marée qui serait disponible après que le bief culminant du canal serait rempli dans toute sa longueur à une hauteur de 88 pieds au-dessus du plan de repère, pourvu qu'on puisse faire monter l'eau dans ce dernier à une hauteur suffisante, sans détrimenter à l'égouttage ou autrement.

Comme l'assèchement et l'amélioration des fondrières au four des lacs, dépendent de la hauteur de l'eau dans ces lacs, leur niveau devrait être tenu autant que possible à une hauteur uniforme de moins de 94 pieds, dans le cas où on en ferait des réservoirs.

Si l'on demande : Pourquoi ne pas relier les lacs directement avec le canal, les réduire à la même hauteur proposée pour ce dernier, ou à 88, et par ce moyen se dispenser de digues et de déversoirs ? La réponse est que dans ce cas les lacs seraient presque vidés, lorsque le niveau du canal baisserait à sa plus petite élévation de 85, leur fond d'élévation étant de 88 pieds au-dessus du plan de repère, comme je l'ai déjà dit.

L'un ou l'autre des modes d'approvisionnement précédemment proposés, savoir : — n'employer que l'eau douce des lacs, ou établir des réservoirs dans la vallée du bras nord-ouest ou du petit bras-ouest pour les remplir d'eau salée, peut être adopté sans affecter la facilité actuelle d'égoutter les marais, dont le drainage serait facilité au lieu d'être empêché, si l'on adopte les élévations proposées.

2°. La rivière Laplanche, ou une partie de la Tintamarre, comme je l'ai dit dans mon premier rapport, pourrait être convertie en réservoir, si c'était nécessaire. L'une ou l'autre pourrait être reliée facilement avec le canal.

3°. L'approvisionnement pourrait être augmenté pendant les grandissimes marées, en élevant la surface de l'eau du canal à 90 ou même à 92, niveau des hautes eaux recommandé par M. Keefer, pourvu qu'on construise des rigoles et portes d'alimentation convenables, mais dans ce cas on ne pourrait égoutter les marais et les fondrières au moyen du canal ; la construction de rigoles alimentaires très dispendieuses, en dehors des terrassements du canal, avec des aboideaux ou des portes d'approvisionnement et des digues, à leurs embouchures, deviendrait inévitable, et les dépenses d'entretien et d'exploitation du canal seraient augmentées considérablement et sans nécessité.

Afin de maintenir la surface de l'eau dans le bief culminant du canal, autant que possible, à une de l'eau uniforme entre 85 et 88, l'eau pourrait être retenue, si c'est nécessaire, à la hauteur des grandes mers ordinaires, pendant une journée ou deux à tous les quinze jours, au moyen de portes ou autrement, à l'entrée des rigoles d'alimentation, parceque leur élévation excéderait rarement 89½ ou 1½ pieds au-dessus du niveau variable le plus élevé du canal que je propose de limiter ordinairement à 88. Quand les grandes marées montent plus haut que 92 ou 93 au-dessus du plan de repère, on peut en empêcher l'introduction dans le canal de la même manière. Dans le temps des grandes mers, les navires entrant de la Baie de Fundy devront descendre dans le canal.

Dans mon premier rapport, je disais que l'eau de la Baie de Fundy ne peut servir à l'approvisionnement du canal qu'à l'époque des hautes eaux, ou quand elle a atteint une hauteur de 85, parce qu'alors elle est comparativement libre et débarassée de tout sédiment.

On peut discuter l'exactitude de cet avancé parce que la formation des marins salins est produite par les dépôts de la haute mer.

Quoiqu'on ne puisse nier ce fait, on peut probablement en trouver la raison dans le fait que, lorsque les eaux de la mer remontent les cours d'eau sinueux qui conduisent aux fondrières, elles deviennent vaseuses parce qu'elles entraînent une partie considérable du sédiment qu'elles détachent des rives vaseuses de ces rivières pour les déposer ensuite sur les fondrières et marais avoisinants.

Que cette hypothèse soit vraie ou non, il n'y a toutefois aucun doute qu'il y aura plus ou moins de sédiment déposé dans le canal. Mais comme ce canal doit être alimenté au moyen de réservoirs, on devra donner au sédiment un temps suffisant pour se déposer dans le fond des réservoirs, avant que l'eau soit introduite dans le canal, de sorte qu'on n'a aucun obstacle sérieux à redouter de ce côté pour la navigation, surtout parce qu'on peut aisément enlever au moyen du draguage, le sédiment qui pourrait s'y déposer après la filtration de l'eau dans les réservoirs.

On trouvera dans le tableau, à l'annexe sous ce titre, de plus amples détails relativement à l'approvisionnement d'eau.

ÉCLUSE ET BASSINS.

Leur nombre dépendra de la décision qu'on prendra sur la question de savoir si on fera un canal navigable en tout temps, ou autrement, et le plus ou moins de commodités qu'on donnera aux navires. Le nombre et la chute des écluses requises pour un canal navigable en tout temps, sont indiqués dans mon premier rapport.

Leur position et leur disposition relatives sur le tracé définitif, sont presque les mêmes que celles indiquées sur la carte qui accompagnait mon premier rapport. Par cette disposition des écluses, le bief culminant du canal, comme je l'ai dit plus haut, s'étendra presque de rivage à rivage. Cette disposition des écluses fut d'abord projetée et aurait été adoptée, si on n'avait pas fait d'erreur en calculant la quantité d'excavations pour placer les écluses ailleurs, près du pont de la route postale de la rivière Tidnish, afin d'obtenir une fondation sur le roc. Cette erreur dont M. Keefer fait une mention spéciale dans son mémoire du 27 août 1872, n'a été découverte qu'après que mon rapport eut été imprimé pour l'usage de la Chambre des Communes, et j'y ai depuis attiré votre attention. Cependant, je puis à peine être tenu responsable de cette erreur; car ces calculs ont été faits dans un temps où l'on désespérait de mes jours. Mon premier rapport a été préparé et écrit avant ma complète convalescence, et il ne m'était pas possible, dans ces circonstances, de vérifier l'exactitude de tous les estimés.

L'erreur en question, rapprochée du fait que les premiers calculs avaient été faits pour un canal navigable en tout temps, de la même étendue de section à travers la terre et le roc, et pour des écluses d'un tirant d'eau de 18 pieds, avec des bassins spacieux entre eux et des chenaux dragués à chaque terminus de 300 pieds de largeur sur 16 pieds de profondeur à la plus basse mer, ont considérablement accru les calculs au-dessus de ce qui était indispensable pour l'époque actuelle, et cela beaucoup à l'avantage du projet de canal navigable entre la haute et la mi-marée, sur le tracé de la Laplanche et de la Pointe à Weeks, surtout parce que les estimés pour le dernier ne pourvoient pas au creusement, au draguage et au déblayage de terre végétale sous la base des terrassements du canal, ni à aucune excavation dans le roc aux terminus de "Weeks' Head" et de la Laplanche.

D'après ce que je puis juger de la grève à Tidnish-Head où l'on voit du roc massif à la surface des hautes marées, il est très-probable qu'on trouvera des fondations suffisantes pour les écluses d'entrée de la Baie Verte, sur la ligne telle que tracée maintenant.

EXCAVATIONS.

La quantité probable d'excavations requises pour la construction du canal, y compris les tranchées ou nouveaux chenaux de rivière, à travers les sinuosités de la Tidnish, ainsi que les

canaux d'alimentation et les fossés, sur le tracé à travers la vallée du bras nord-ouest, sera comme suit, savoir :

Pour un canal navigable à mi-marée, dont on ne projette pas de faire un canal navigable en tout temps dans la Baie de Fundy, mais accessible pendant la plus basse marée dans la Baie Verte, aux navires d'un tirant d'eau de 15 pieds, avec un pied d'eau de plus sous la quille, sur tout le parcours.

	Verges cubes.
Excavation dans la terre	14,319,753
" " le roc	44,736
Total	14,364,489

Pour un canal navigable à mi-marée, dont on projetterait de faire un canal navigable en tout temps au terminus de la Baie de Fundy, et accessible pendant la plus basse marée dans la Baie Verte, aux navires d'un tirant d'eau de 15 pieds, et 1 pied de plus pour le quillage, sur tout le parcours.

	Verges cubes.
Excavation dans la terre	14,595,898
" " le roc	44,736
Total	14,640,634

Dans les estimés des quantités précédentes, on a calculé une profondeur de 16 pieds d'eau pour le prisme du canal, avec un fond large de 100 pieds; la pente des talus de toutes les tranchées s'élevant d'un pied à tous les deux pieds à travers la terre, et d'un quart de pied par pied dans le roc.

On a tenu compte du déblayage de la terre végétale sous les terrassements, non-seulement pour les rendre imperméables, mais aussi pour empêcher les éboulements dans le lit du canal, surtout dans les fondrières. Ces fondrières, comme je l'ai déjà dit, se composent généralement d'une croûte de mousse à la surface, au dessus d'une matière végétale semi-fluide, formant une couche qui monte et baisse avec l'eau sur laquelle, elles flottent, comme peut s'en assurer toute personne qui s'y hazarderait l'été, pendant la saison la plus sèche.

Quand on construira le canal, le drainage des fondrières qu'il traverse peut s'opérer en commençant l'excavation à travers le versant de la Missiguash et de la Tidnish ou de la vallée de la première jusqu'au bras nord-ouest ou jusqu'au petit bras ouest de la Tidnish, qui sont beaucoup plus bas, comme on le verra en référant aux élévations indiquées sur la carte.

Ce drainage une fois opéré tel que suggéré ou autrement, il n'y a pas de doute que la matière semi-fluide diminuera considérablement, probablement d'un quart ou moins, de sa présente épaisseur, qui varie de 6 à plus de 10 pieds.

Ceci ne s'applique pas seulement à la matière vaseuse qui se trouve sous les basses des terrassements du canal, mais aussi à la surface du prisme du canal, sur une longueur considérable. On devrait donc réduire en conséquence soit la quantité, soit le coût de l'excavation.

Encore une fois, quant au déblayage de terre végétale sous les terrassements à travers les fondrières, on devrait se rappeler que la hauteur des hautes eaux dans le canal, est limitée à 88 pieds, que la surface des fondrières s'élève de 96 à 103 pieds plus ou moins, ou de 8 à 15 pieds au-dessus du niveau projeté de l'eau. Il sera donc inutile de faire plus de déblayage de terre végétale qu'il n'est nécessaire pour prévenir la perte d'eau par la couche marécageuse et empêcher la matière vaseuse d'ébouler dans le lit du canal, soit à travers les fondrières, les marécages ou ailleurs, à moins que l'élévation de la surface soit moindre que 88 pieds. Dans ce cas il faudrait, nécessairement déblayer avec plus de soin les bases des terrassements; ce détail a aussi été prévu.

LIGNE DU LAC ROND.

Quand le tracé préliminaire depuis la rivière Au-Lac jusqu'à Tidnish Head a été suffisamment établi, j'ai exploré une ligne à travers la vallée de la Missiguash et le lac Rond vers la vallée du petit bras ouest. J'ai fait les nivellements nécessaires pour déterminer le terrain le plus bas sur la crête des versants, entre la vallée du lac Rond et celle du petit bras ouest. Les élévations sont indiquées sur la carte par les *lignes bleues pointées*.

On n'a fait aucun forage, parceque l'exploration n'a été terminée que le 7 septembre, jour fixé pour finir cette étude. A juger cependant par la configuration des côtes le long du tracé, il est bien probable que la quantité de roc est plus considérable que sur le tracé adopté.

Le tracé du lac Rond est de 2,300 pieds=0.44 milles plus court que la ligne d'essai par la vallée du petit bras ouest; mais il est à peu près de 1,000 pieds=0.20 milles plus long que le tracé adopté par la vallée du bras nord-ouest.

D'après l'évaluation publiée dans mon dernier rapport, les écluses, les déversoirs et les ponts sont calculés comme étant construits, à la même hauteur que le chemin de halage, ou à une élévation de 102 pieds au-dessus du plan de repère. D'après les calculs, l'aqueduc en siphon et le déversoir de décharge près de l'embouchure de la Tidnish, les piles et les culées du pont du chemin de fer, les écluses de la Baie Verte et celles du terminus de la Baie de Fundy, excepté la partie supérieure des écluses inférieures, seraient en maçonnerie; les tabliers des ponts sur la voie ferrée devaient être en fer. Les autres constructions étaient calculées comme étant en charpente ou en terrassements.

Outre les diagrammes et les profils déjà mentionnés, j'ai annexé à ce rapport divers états qui montrent les longueurs des différentes lignes explorées, les quantités relatives d'excavations et la longueur des jetées sur les lignes localisées, la superficie et la capacité des réservoirs, ainsi que l'élévation journalière de la marée dans la Baie de Fundy et la Baie Verte. Ces documents, avec ceux que j'ai déjà fournis, et le plan du tracé définitif qui vous est soumis avec ce rapport, vous permettront sans doute de juger du mérite respectif des différents projets pour la construction du canal de la Baie Verte.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

G. F. BAILLAIRGÉ,
Sous-ingénieur en chef, T. P.

COMPARAISON du tracé définitif Au-Lac et Tidnish, à travers les vallées de la Missiguash, du bras nord-ouest et de l'artère principale de la Tidnish, avec le tracé de Laplanche.

TRACÉ DÉFINITIF AU-LAC ET TIDNISH.		
<i>A travers les vallées de la Missiguash, du bras nord-ouest et de l'artère principale de la Tidnish.</i>		
(Route recommandée par M. Baillairgé.)		
	Chaines de 100 pieds.	Milles.
De rivage à rivage.....	1,016.50	19.25
Depuis le rivage jusqu'à 16 pieds d'eau, à mi-marée, Baie de Fundy.....	12.00	0.23
à la plus basse mer, Baie Verte.....	92.00	1.74
Total pour un canal navigable entre la haute et la mi-marée que l'on pourra rendre navigable à toutes les phases de la marée.....	1,120.50	21.22
TRACÉ LAPLANCHE.		
<i>Par le lac Long, les vallées du petit bras ouest et de la Tidnish, jusqu'à la Pointe à Weeks ou Roach's Head.</i>		
(Route recommandée par M. Keefer.)		
De rivage à rivage.....	966.00	18.29
Depuis le rivage jusqu'à 16 pieds d'eau à mi-marée, Baie de Fundy.....	37.00	0.70
à la mer la plus basse, Baie Verte.....	140.00	2.65
Total pour un canal navigable entre la haute et la mi-marée, et non susceptible d'être rendu navigable à toutes les phases de la marée..	1,143.00	21.64
Différence en faveur de la Route Au-Lac et Tidnish.....	22.50	0.42

COMPARAISON DES TRAJETS QU'UN NAVIRE AURAIT A PARCOURIR.

TRACÉ AU-LAC ET TIDNISH,		
<i>Viâ les vallées de la Missiguash et de la Tidnish.</i>		
(Recommandé par M. Baillairgé.)		
De rivage à rivage.....	1,016.50	19.25
Depuis le rivage jusqu'à 16 pieds d'eau à la mer la plus basse, Baie de Fundy....	45.00	0.85
Baie-Verte, (vis-à-vis		
l'entrée de la Pointe à Weeks).....	117.00	2.22
Total.....	1,178.50	22.32
TRACÉ LAPLANCHE ET POINTE A WEEKS.		
<i>Viâ les vallées du petit bras ouest et de la Tidnish.</i>		
(Recommandé par M. Keefer.)		
Distance entre les écluses d'entrée, Baie de Fundy et Baie-Verte.....	1,078.00	20.42
Ecluse d'entrée, rivière Laplanche jusqu'à 16 pieds d'eau à la mer la plus basse,		
Baie de Fundy.....	210.00	3.98
Ecluse d'entrée, Pointe à Weeks, jusq. 16 pds. d'eau à la mer la plus b., Baie-Verte.	28.00	0.53
Total.....	1,316.00	24.93
Différence en faveur de la Route Au-Lac et Tidnish, viâ les vallées de la Missiguash et du bras nord-ouest.....	137.50	2.61

ETAIT montrant les quantités d'excavation etc., pour un canal navigable, entre la haute et la mi-marée, ou 6 heures sur 12, sur les tracés respectifs.

Canal, 100 pieds de large au fond. Talus 2 dans 1, dans la terre—dans 1, dans le roc. Niveau de l'eau basse du bief culminant, 11 pieds au-dessous de la plus haute marée observée en 1870, dans la Baie de Fundy, ou 85 pieds au-dessus du plan de repère.

AU-LAC ET TIDNISH

Longueur du canal entre les écluses d'entrée	Excavation, en verges cubes. (Voyez notes A, B, en bas).						Long. des jetées aux termini, en pieds.			
	Prisme du canal.			Draguage.						
	Terre.	Roc.	Terre végétale semi-fluide.	Terre végétale sous les terrassements du canal.	Fossés.	Baie de Fundy.		Baie Verte.		
Milles. 18-67	12,078,095	44,736	Incluse avec la terre, 726,626	Incluse avec la terre, 150,000	83,055	60,000	330,451	446,250	J'etée du nord. 1,100 J'etée du sud. 1,500	J'etée du nord. 4,000 J'etée du sud. 4,000

LA PLANCHE ET LA POINTE A WEEKS.

20-50	9,160,000	440,000	Inclus avec la terre, 1,090,000	Omise.	Omise.	Omise.	Omise.	Omise.	Seulement une jetée proposée... 2,500	Coffrage en dehors des levées... 14,480 J'et. de l'ouest 1,800 J'etée de l'est. 1,800
-------	-----------	---------	---------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	---------------------------------------	---

NOTE A.—Excavation pour le tracé Au-Lac et Tidnish, savoir : { Chenaux pour la rivière Tidnish..... 69,535 verges cubes.
Dignes et rigoles d'aliment, à l'embouchure des riv. Au-Lac et Missiguash. 376,000 do

NOTE B.—Les quantités ci-dessus sur le tracé Au-Lac et Tidnish devraient être augmentées de 692,000 verges cubes pour un canal navigable 9 heures sur 12, et de 600,000 verges cubes de plus, ou de 1,292,000 verges cubes en tout, pour un canal navigable en tout temps.—G. F. B.

Approvisionnement d'eau de la Baie de Fundy, que l'on peut tenir en réserve dans les rivières Au-Lac et Missiguash, et dans le bief culminant du canal.

	Pieds.	Pieds.	Pieds.
Superficie de la rivière Au-Lac, depuis le barrage projeté près de son embouchure, jusqu'à l'aboideau du chemin de fer	4,979,000		
Super. de la rigole d'alim. du ruiss. à King dep. la riv. Au-Lac jusq. canal	690,000		
Superficie du ruisseau sous le chemin de fer, depuis la rivière Au-Lac jusqu'à la route postale, au sud de la gare Au-Lac	250,000		
Superficie totale de la rivière Au-Lac, entre le barrage près de son embouch. et le ch. de f., etc., à une élév. de 88 au-des. du p. de repère.		5,919,400	
Superficie de la Missiguash, depuis le barrage projeté près de son embouchure jusqu'à la jonction de la rivière avec le canal		4,775,000	
Superficie totale des réservoirs projetés dans les rivières Au-Lac et Missiguash, à une élévation de 88 au-dessus du plan de repère.			10,694,400
Superficie du bief culminant du canal depuis St. 42 jusqu'à St. 999, à une élévation de $\frac{85+88}{2}$, ou à $86\frac{1}{2}=95,700 \times 170$ pieds.			16,269,000
Superficie totale des réservoirs Au-Lac, Missiguash et du bief culminant du canal			26,963,400
Profondeur d'eau dans les réservoirs et le bief culminant du canal au-dessus de la plus basse surface navigable			
Volume total d'eau qui peut être tenue en réserve dans les réservoirs des rivières Au-Lac et Missiguash, et dans le bief culminant du canal, sur le tracé définitif entre les élévations 85 et 88 au-dessus du plan de repère.			80,890,200
N.B.—Si la partie supérieure de la rivière Au-Lac, à l'est du chemin de fer, est convertie en réservoir, le volume additionnel disponible sera		20,000,000	
La rivière Laplanche, depuis son embouchure jusqu'à l'aboideau du chemin de fer, si on la convertit en réservoir, fournira		23,400,000	
Une partie de la Tintamarre peut être convertie en réservoir, tel qu'indiqué sur la carte, ajoutant ainsi au volume d'eau en réserve		25,500,000	
Volume additionnel total d'eau disponible,—comme ci-haut			68,900,000
Total			149,790,200

G. F. B.

BAIE DE FUNDY.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer au-dessus du plan de repère qui est à 50 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau basse des grandissimes marées.

N.B.—L'eau la plus basse est ordinairement à 2.75 pieds au-dessous de la moyenne eau basse des grandes mers.

AOÛT, 1870.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.

Date.	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
1														
2														
3														
4	Premier quartier de la lune													
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11	Pleine lune													
12														
13								90.4						
14								90.2						
15								88.9e						
16														
17					87.5	88.4c								
18					87.7									
19	Der. quartier		85.6a											
20			85.0											
21			85.0											
22			85.5											
23				86.0b										
24				86.5										
25						88.2d								
26	Nouv. lune						89.7f							
27								90.9g						
28									91.5h					
29										92.5i				
30										92.3				
31										92.0				
Nombre de marées...			4	2	2	2	2	3	1	3				

Mer basse : — a, 55.6 ; b, 54.6 ; c, 52.5 ; d, 52.8 ; e, 51.4 ; f, 51.0 ; g, 49.7 ; h, 49.5 ; i, 48.3.

* Taux du haussement de la marée, en pieds.

	16e.	20e.	31e.
Dern. moitié de la der. h.	0.7	1.0	0.8
Dernière heure	2.6	2.8	2.0
Cinquième "	6.3	5.9	6.8
Quatrième "	7.6	6.5	8.7
Troisième "	8.0	6.3	9.5
Seconde "	8.8	6.0	11.4
Première "	6.5	4.6	6.1

* Taux du baissement de la marée, en pieds.

	16e.	23e.
Première demi-heure	1.2	1.4
Première heure	3.6	3.4
Seconde "	7.0	5.0
Troisième "	6.8	5.6
Quatrième "	6.6	5.7
Cinquième "	5.7	5.3
Dernière "	3.8	4.0

Durée de l'étalement de la mer, après que la marée avait monté à sa plus grande élévation, aux dates précédentes—aussi durée du haussement de la marée,—par heures et minutes.

Dur. de l'étalement de la marée du hauss.	0-10	0-15	0-10
" " "	5-30	5-35	5-50

Durée de l'étalement de la mer, après que la marée avait baissé à son plus bas niveau, aux dates précédentes—aussi durée du baissement de la marée,—par heures et minutes.

Durée de l'étalement de la marée. " du baiss.	0-10	0-10
" " "	6-35	6-40

* Le haussement et le baissement des marées étaient notés toutes les cinq minutes, excepté les dimanches et les jours de tempête, etc. ; le taux par heure est donné dans chaque cas en regard des dates mentionnées dans le tableau suivant, pour chaque mois. Pour les mois où le registre quotidien des marées n'est pas complet, la variation et le taux des marées ont été basés sur ceux des marées correspondantes d'un des autres mois. Les marées de nuit n'ont pas été observées.—G. F. B.

BAIE DE FUNDY

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation de la haute mer, au-dessus du plan de repère.—*Suite*

Date.	SEPTEMBRE, 1870.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.														
	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	
1									91.3						
2	Pre. quartier de la lune							90.0							
3						88.6									
4					87.2										
5				86.5 ^b											
6				86.8											
7						88.7									
8							89.3 ^e								
9	Pleine lune							90.5							
10								90.8							
11								90.0							
12							89.8								
13							89.0								
14						88.0 ^d									
15					87.0										
16				86.0											
17	Der. quartier		85.0 ^a												
18			85.5												
19				86.0											
20				86.5											
21					87.0 ^c										
22					87.4										
23	Equinoxe de l'autom.						89.6								
24									91.9 ^g						
25	Nouv. lune									93.2 ^h					
26												94.0 ^j			
27												94.6			
28												94.0			
29										92.6 ^h					
30								90.9 ^f							
Nombre de marées...		2		5		4		3		4		5		2	

Basse-mer :—*a*, 55.7; *b*, 55.0; *c*, 54.9; *d*, 52.8; *e*, 51.4; *f*, 49.8; *g*, 48.0; *h*, 48.2; *i*, 47.4; *j*, 47.3.

Taux du haussement de la marée, en pieds.					Taux du baissement de la marée, en pieds.		
	2e.	14e.	27e.	30e.		5e.	25e.
Dern. moitié de la der. h.	0.9	1.1	1.3	1.0	Première demi-heure.....	1.0	1.4
Dernière heure.....	3.0	3.3	4.1	3.4	Première heure.....	2.6	4.3
Cinquième ".....	7.4	6.9	8.5	7.4	Seconde ".....	6.7	8.7
Quatrième ".....	8.2	7.5	9.7	8.5	Troisième ".....	6.4	9.1
Troisième ".....	8.6	8.3	10.1	8.9	Quatrième ".....	6.0	7.8
Seconde ".....	9.4	8.5	12.7	11.2	Cinquième ".....	4.6	5.7
Première ".....	7.0	6.0	9.7	5.8	Dernière ".....	2.0	4.2
Durée de l'étale de la mer, après que la marée avait monté à sa plus grande élévation, aux dates précédentes—aussi durée du haussement de la marée,—par heures et minutes.					Durée de l'étale de la mer, après que la marée avait baissé à son plus bas niveau, aux dates précédentes—aussi durée du baissement de la marée,—par heures et minutes.		
Dur. de l'étale de la mar.	0-10	0-20	0-05	0-15	Durée de l'étale de la marée....	0-05	0-05
" du hauss. de la mar.	5-35	5-20	5-13	5-30	" du baissement de la marée.	6-30	6-35

BAIE DE FUNDY.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère.—*Suite.*

Date.	OCTOBRE, 1870.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.													
	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
1	Prem. quart.						89.5							
2						88.7								
3					87.5c									
4				86.5										
5					87.8									
6					87.9d									
7						88.7								
8							89.5f							
9	Pleine lune.							90.0h						
10								90.7						
11								90.1						
12							89.9							
13						88.6								
14						88.1								
15				86.7b										
16		85.6a												
17	Dern. quart.	85.0												
18		85.7												
19			85.0											
20	Tr. de terre.		86.4											
21					87.8e									
22							89.9g							
23									91.5					
24	Nouvelle lune										93.3k			
25														*96.0n
26												94.6m		
27											93.6l			
28										92.6j				
29								90.7i						
30							89.0							
31	Prem. quart.					88.5								
Nombre de marées....			3	4	4	5	5	4	1	1	2	1	.....	1

Basse mer: — a, 58.5; b, 55.3; c, 54.3; d, 51.9; e, 52.7; f, 50.9; g, 50.2; h, 50.3; i, 51.6; j, 50.1; k, 49.0; l, 48.3; m, 74.0; * n, disons 46.—La marée la plus élevée que l'on ait observée est celle du 25, pendant un gros vent de S. O. cinq jours après le tremblement de terre.

La marée Saxby, oct., 5^e 1869. (nouvelle lune) s'éleva à 100 pieds au dessus du plan de repère à 1 h. a. m.; baissa à environ 42.50 au-dessus du plan de repère.

Taux du haussement de la marée, en pieds.							Taux du baissement de la marée, en pieds.					
	3me.	11me	15me	17me	25me	28me		3me.	6me.	8me.	21me	24me
Dern. moitié de la dern. heure.	0.6	0.6	1.2	0.6	0.7	1.2	Première demi-heure	1.0	0.9	0.7	1.6	1.4
Dernière heure.	3.1	2.5	2.8	2.0	1.3	2.8	Première heure....	3.6	3.1	3.1	3.9	4.3
Cinquième do	7.1	6.9	6.1	5.1	5.5	7.1	Seconde do	6.1	6.5	7.1	6.0	8.7
Quatrième do	7.8	8.2	6.9	6.0	9.6	8.9	Troisième do	6.7	7.0	7.7	6.6	9.1
Troisième do	7.6	8.6	7.2	6.3	10.6	9.6	Quatrième do	5.6	6.5	6.8	6.3	7.6
Seconde do	7.7	9.5	7.5	6.7	12.4	11.0	Cinquième do	4.7	5.3	5.5	5.4	5.7
Première do	5.0	5.5	5.2	3.8	8.1	6.8	Dernière do	2.4	3.5	3.8	3.1	4.2
Durée de l'étale de la mer, après que la marée avait monté à sa plus grande élévation, aux dates précédentes—aussi durée du haussement de la marée—par heures et minutes.							Durée de l'étale de la mer, après que la marée avait baissé à son plus bas niveau, aux dates précédentes—aussi durée du baissement de la marée—par heures et minutes.					
Durée de l'étale de la marée....	0-15	0-10	0-15	0-10	0-15	0-15	Durée de l'étale de la marée.....	0-5	0-10	0-10	0-10	0-5
Durée du baissement de la marée.	5-20	5-50	5-20	5-25	5-45	5-35	Durée du baissement de la marée.....	6-35	6-35	6-40	6-30	6-35

BAIE DE FUNDY.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite.*

Date.	NOVEMBRE, 1870.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.													
	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
1						88.0								
2					87.9									
3					87.4 ^f									
4						88.1 ^g								
5						88.1								
6						88.6								
7						88.8 ^j								
8	Pleine lune					88.8								
9							89.3							
10						88.9								
11						88.5								
12					87.6									
13					87.0									
14				86.7 ^b										
15				86.2 ^c										
16	Der. quartier	85.2 ^a												
17				86.5 ^d										
18					87.7 ^g									
19							89.1 ^l							
20								90.5						
21									91.9 ^m					
22	Nouvel. lune									93.0				
23												94.5		
24												94.4 ^o		
25												94.2		
26										93.4 ⁿ				
27								91.0						
28						88.8 ^k								
29	Pre. quartier				87.1 ^h									
30				86.0 ^e										
Nombre de marées....		1	4	6	9	2	1	2		2	3			

Basse mer : — a, 57.0 ; b, 56.6 ; c, 57.3 ; d, 56.1 ; e, 54.7 ; f, 54.4 ; g, 55.0 ; h, 53.6 ; i, 53.8 ; j, 53.3 ; k, 52.3 ; l, 52.7 ; m, 49.0 ; n, 49.0 ; o, 47.0.

Taux du haussement de la marée, en pieds.				Taux du baissement de la marée, en pieds.			
	15me.	28me.	29me.		3me.	4me.	21me.
Dern. moitié de la dern. heure.....	0.9	0.9	0.5	Première demi-heure..	0.9	1.0	1.4
Dernière heure.....	2.5	2.8	2.3	Première heure.....	2.9	3.1	4.3
Cinquième do.....	5.2	6.4	6.5	Seconde do.....	6.1	6.2	7.9
Quatrième do.....	6.4	8.1	6.8	Troisième do.....	6.4	6.6	8.3
Troisième do.....	6.9	7.8	7.5	Quatrième do.....	6.2	6.1	7.4
Seconde do.....	7.2	8.7	9.1	Cinquième do.....	5.4	5.8	5.7
Première do.....	3.5	5.6	4.4	Dernière do.....	3.1	3.3	1.9
Durée de l'étale de la mer, après que la marée avait monté à sa plus grande élévation, aux dates précédentes—aussi durée du haussement de la marée—par heures et minutes.				Durée de l'étale de la mer, après que la marée avait baissé à son plus bas niveau, aux dates précédentes—aussi durée du baissement de la marée—par heures et minutes.			
Dur. de l'ét. de la marée. do du haus. de la marée.	0-20 5-35	0-5 5-35	0-10 5-35	Dur. de l'ét. de la marée. do du bais. de la marée	0-10 6-30	0-10 6-30	0-10 6-40

BAIE DE FUNDY.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite*.

Date.	DÉCEMBRE, 1870.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.													
	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
1				86.7										
2					87.5									
3					87.8b									
4						88.0								
5						88.2f								
6						88.5								
7						88.8								
8						88.6								
9						88.0								
10						88.4								
11					87.8									
12					87.3c									
13					87.8d									
14						88.0g								
15					86.9a									
16					87.2									
17						88.0h								
18							89.2							
19								90.4i						
20										92.1j				
21											93.8k			
22												94.2l		
23												94.2		
24														
25												93.5		
26														
27								90.2						
28					87.1e									
29					87.3									
30					87.5									
31					87.8									
Nombre de marées...				2	10	10	1	2	1	1	2	2		

Basse mer :—a, 55.9; b, 54.5; c, 54.5; d, 54.7; e, 54.0; f, 53.7; g, 55.0; h, 54.4; i, 51.1; j, 49.4; k, 50.0; l, 47.2.

	Taux du haussement de la marée, en pieds.		Taux du baissement de la marée, en pieds.	
	12me.	14me.	5me.	20me.
Dernière moitié de la dernière heure	0.9	0.6	Première demi-heure	1.0
Dernière heure	2.6	1.8	Première heure	3.2
Cinquième heure	6.8	5.4	Deuxième do	6.4
Quatrième do	7.2	7.0	Troisième do	6.8
Troisième do	7.3	7.7	Quatrième do	6.6
Deuxième do	8.7	8.3	Cinquième do	6.0
Première do	4.9	3.9	Dernière do	3.8

Durée de l'étale de la mer, après que la marée avait monté à sa plus grande élévation, aux dates précédentes—aussi durée du haussement de la marée,—par heures et minutes.

Durée de l'étale de la mer, après que la marée avait laissé à son plus bas niveau, aux dates précédentes—aussi durée du baissement de la marée,—par heures et minutes.

Durée de l'étale de la marée.....	0-10	0-10	Durée de l'étale de la marée....	0-10	0-50
Durée du haussement de la marée.	5-20	5-40	Durée du baissement de la marée..	6-15	6-41

BAIE DE FUNDY.

Élévation des mi-marées, ou du point d'équilibre des eaux entre la haute et la basse mer, au-dessus du plan de repère qui est à 50 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau basse des grandissimes marées.

L'eau la plus basse est ordinairement à 2·75 pieds au-dessous de la moyenne eau basse des grandes mers.

Année.	Mois.	Date.	Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.			
			Haute mer.	Basse mer.	Ligne de la mi-marée ou point d'équilibre.	
1870	Août	15	88·90	51·40	70·15	
		16	88·40	52·50	70·45	
		20	85·00	55·60	70·30	
		23	86·00	54·60	70·30	
		24	86·50	54·50	70·40	
		25	88·20	52·80	70·50	
		26	89·70	51·00	70·35	
		27	90·90	49·70	70·30	
		28	91·50	49·50	70·50	
		29	92·50	48·30	70·40	
		31	92·00	48·90	70·45	
						11)774·10
					Moyenne.....	70·37
1870	Septembre.....	8	89·30	51·40	70·35	
		14	88·00	52·80	70·40	
		17	85·00	55·70	70·35	
		21	87·00	54·90	70·95	
		24	91·90	48·00	69·95	
		25	93·20	47·40	70·30	
		26	94·00	47·30	70·65	
		29	92·60	48·20	70·40	
		30	90·90	49·80	70·35	
						9)633·70
			Moyenne.....	70·41		
1870	Octobre	3	87·00	54·30	70·65	
		9	90·00	50·30	70·15	
		15	86·70	55·30	71·00	
		17	85·00	58·50	71·75	
		21	87·80	52·70	70·25	
		22	89·90	50·20	70·05	
		24	93·30	49·00	71·15	
		25	96·00	46·00	71·00	
		26	94·60	47·00	70·80	
		27	93·60	48·30	70·95	
		28	92·60	50·10	71·35	
		29	90·70	51·60	71·15	
				12)850·25		
			Moyenne.....	70·85		
1870	Novembre	3	87·40	54·40	70·90	
		4	88·10	53·80	70·95	
		7	88·80	53·30	71·05	
		14	86·70	56·60	71·65	
		15	86·20	57·30	71·75	
		16	85·20	57·00	71·10	
		19	89·10	52·70	70·90	
		21	91·90	49·00	70·45	

BAIE DE FUNDY.

Élévation des mi-marées, ou du point d'équilibre entre la haute et la basse mer, etc.
Fin.

Année.	Mois.	Date.	Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.		
			Haute mer.	Basse mer.	Ligne de la mi-marée ou point d'équilibre.
1870.	Novembre (<i>Suite</i>)	24	94·40	47·00	70·50
		26	93·40	49·00	71·20
		28	88·80	52·30	70·55
		29	87·10	53·60	70·35
		30	86·00	54·70	70·35
			Moyenne	70·90	
1870	Décembre	3	87·80	54·50	71·15
		5	88·20	53·70	70·95
		12	87·30	54·50	70·90
		15	86·90	55·90	71·40
		19	90·40	51·10	70·75
		20	92·10	49·40	70·75
		21	93·80	50·00	71·90
		22	94·20	47·20	70·70
		28	87·10	54·00	70·55
			Moyenne	9) 639·05	
				71·01	
1871	Janvier	5	89·10	La colonne indiquant les variations de niveau de la basse mer, fut brisée par la glace.	
		9	88·60		
		11	88·80		
		12	87·60		
		13	86·95		
		14	86·00		
		17	89·80		
		18	89·80		
		19	90·75		
		20	91·80		
		21	92·67		

RÉSUMÉ.

Niveau moyen des marées. — Baie de Fundy.

Année.	Mois.	Ligne de la mi-marée ou niveau moyen pour chaq. mois.
1870	Août	70·37
	Septembre	70·41
	Octobre	70·85
	Novembre	70·9J
	Décembre	71·01
		5) 353·54
	Ligne de la mi-marée ou point d'équilibre de la mer	70·71

BAIE VERTE.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, qui est à 50 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau basse des grandissimes marées dans la Baie de Fundy.

AOUT, 1870.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.

Date.	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
1														
2														
3														
4	Prem. quart.													
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11	Pleine lune.								74.38 ^d					
12									74.38 ^e					
13									74.32					
14									74.52					
15									74.52 ^f					
16									74.13					
17								73.80 ^a						
18														
19	Dern. quart.							73.78 ^b						
20							72.67							
21							72.54							
22							72.50							
23														
24								73.84 ^c						
25									74.05 ^g					
26	Nouvelle lune							73.78						
27								73.65						
28									74.67					
29										75.01 ^h				
30									74.74					
31									74.09 ⁱ					
Nombre de marées...							3	5	10	1				

Basse mer : — a, 68.71 ; b, 68.57 ; c, 68.78 ; d, 67.26 ; e, 69.19 ; f, 68.94 ; g, 67.94 ; h, 67.71 ; i, 67.69.

BAIE-VERTE.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite.*

SEPTEMBRE, 1870.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.

Date.	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
1									74·24 ^f					
2	Pre. quartier							73·48						
3								73·24						
4														
5								73·24						
6									74·40 ^g					
7									64·36 ^h					
8									74·28					
9	Pleine lune.							73·07						
10									74·74					
11									74·94					
12														
13										75·24				
14									74·48					
15								73·07 ^d						
16								73·07						
17	Der. quartier						72·90 ^a							
18							72·99 ^b							
19							72·40							
20								73·24						
21														
22							72·46 ^c							
23	Équinoxe d'automne							73·92						
24									74·54 ⁱ					
25	Nouvel lune.													
26									74·80					
27									74·52					
28									74·61					
29										75·19 ^j				
30								73·82 ^e						
Nombre de marées....							4	9	11	2				

Basse mer.—a, 68·48; b, 67·99; c, 68·24; d, 68·32; e, 66·83; f, 67·82; g, 67·44; h, 67·74; i, 67·96; j, 67·24.

BAIE VERTE.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite.*

OCTOBRE, 1870.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.

Date.	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
1	Pre. quartier	.....	.....	.....	.....	.....	72·94 ^b	73·07	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	73·48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	73·74	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	74·03	.....	.....	.....	.....	.....
5	74·11	.....	.....	.....	.....	.....
6	72·94 ^c	.....	74·21	.....	.....	.....	.....	.....
7	74·21	.....	.....	.....	.....	.....
8	73·61 ^e	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9	Pleine lune.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	74·07	.....	.....	.....	.....	.....
10	74·15 ^h	.....	.....	.....	.....	.....
11	73·86	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	74·32 ⁱ	.....	.....	.....	.....	.....
13	73·80	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	73·21	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	72·69 ^d	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	72·63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17	Der. quartier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73·24	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18
19	71·99 ^a	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20	72·65*	73·65†	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21	71·61*	72·78†	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
22	73·57 ^f	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23	73·01	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24	Nouvel. lune.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73·57 ^g	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25	73·61	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26	75·13 ^l	.....	.....	.....	.....	.....
27	74·28	.....	.....	.....	.....	.....
28	74·36 ^j	.....	.....	.....	.....	.....
29	73·90	.....	.....	.....	.....	.....	.....
30	76·57	.....	.....	.....	.....
31	Pre. quartier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	74·38 ^k	.....	.....	.....	.....	.....
Nombre de marées....	2	6	14	9	1	1	.....	.....	.....

Basse mer : — *a*, 70·61; *b*, 68·32; *c*, 67·82; *d*, 67·57; *e*, 68·34; *f*, 68·61; *g*, 67·30; *h*, 67·38; *i*, 67·59; *j*, 66·99; *k*, 67·59; *l*, 67·21.

* A. M.

† P. M.

BAIE VERTE.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite.*

NOVEMBRE, 1870.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.														
Date.	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
1								73·15 ^d						
2								73·03						
3							72·99 ^a							
4								73·69						
5							72·07 ^b							
6														
7								73·96						
8	Plaine lune							73·94						
9								73·90						
10								73·71						
11									74·71					
12									74·61					
13									74·24					
14								73·38 ^e						
15								73·57						
16	Der. quartier							73·32 ^f						
17														
18														
19														
20														
21							72·80 ^c							
22	Nouvel. lune.								74·07 ^g					
23										75·57				
24									74·19					
25									74·11					
26											76·05			
27														
28									74·80 ^h					
29	Pre. quartier													
30														
Nombre de marées							3	10	7	1	1			

Basse mer:—*a*, 68·13; *b*, 69·19; *c*, 68·63; *d*, 68·03; *e*, 69·57; *f*, 68·90; *g*, 68·38; *h*, 68·26.

BAIE VERTE.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite.*

DÉCEMBRE, 1870.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.

Date.	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
1														
2														
3														
4														
5									74·96 ^a					
6									74·80					
7	Pleine lune.									75·63				
8									74·07					
9										75·28				
10									74·99					
11														
12									74·03 ^b					
13									74·03					
14									74·74 ^c					
15	Der. quartier								74·01					
16										75·36 ^f				
17														
18														
19														
20														
21	Solstice d'hiver									75·13 ^g				
22	Nouvel. lune.							73·19						
23									74·92 [*]		76·17 [†]			
24										75·09				
25														
26									74·90 ^d					
27									74·19 ^e					
28										75·36				
29	Pre. quartier											77·94 ^h		
30														
31														
Nombre de marées.....								1	11	6	1	1		

Basse mer:—*a*, 70·71; *b*, 69·28; *c*, 68·71; *d*, 68·11; *e*, 68·24; *f*, 70·30; *g*, 69·86; *h*, 70·32.

* A. M.

† P. M.

BAIE VERTE.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite.*

JANVIER, 1871.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.

Date.	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
1														
2														
3														
4							72·28 ^a	73·99 ^e						
5							72·15							
6	Pleine lune.									75·36				
7									74·84					
8									74·78 [*]		76·61 [†]			
9										75·36				
10									74·17 [‡]					
11									74·82					
12														
13								73·74 ^f						
14	Der. quartier.						73·65 ^g							
15														
16														
17														
18							72·59 ^b							
19								73·65 ^h						
20	Nouvelle lune.						73·09							
21									74·36					
22														
23									74·01					
24										75·34				
25							72·90 ^c							
26						71·90								
27									74·24 ^j					
28	Pre. quartier.						72·82 ^d							
29														
30														
31														
Nombre de marées.						1	5	5	7	3	1			

Basse mer : — *a*, 71·74; *b*, 69·19; *c*, 68·94; *d*, 70·84; *e*, 65; *f*, 68·90; *g*, 68·74; *h*, 69·99; *i*, 68·74; *j*, 70·3

* A.M.

P.M.

BAIE VERTE.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite*.

FÉVRIER, 1871.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.

Date.	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
1														
2							72·67							
3							72·36							
4														
5	Pleine lune.													
6								73·80						
7								73·82						
8								73·99						
9									74·86 ^f					
10									74·74 ^g					
11							72·74 ^a							
12	Der. quartier													
13									74·80 ^h					
14									74·07					
15														
16							72·84 ^b							
17									74·01					
18								73·69 ^d						
19	Nouvelle lune													
20										75·03				
21								73·32						
22								73·99						
23								73·11 ^e						
24								73·90						
25									74·03 ⁱ					
26														
27	Pre. quartier							73·36						
28							72·69 ^c							
Nombre de marées.....							5	9	6	1				

Basse mer :—*a*, 68·94 ; *b*, 70·94 ; *c*, 70·65 ; *d*, 70·11 ; *e*, 69·24 ; *f*, 69·11 ; *g*, 69·34 ; *h*, 70·88 ; *i*, 70·11.

BAIE VERTE.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite.*

MARS, 1871.—Elévation au-dessus du plan de repère, en pieds.

Date.	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
1														
2														
3														
4								73·59 ^b						
5								73·19						
6	Pleine lune.						72·71 ^a							
7									74·21					
8								73·78						
9								73·30						
10									74·78 ^e					
11								73·94						
12														
13	Der. quartier								74·19 ^f					
14									74·99					
15								73·80 ^c						
16														
17								73·74						
18								73·36						
19														
20	Nouv. lune—Equinoxe du print'ps.							73·82						
21									74·19 ^g					
22										75·15				
23								73·76						
24									74·74					
25							72·96							
26														
27									74·19 ^h					
28										75·63				
29	Pre. quartier							73·32						
30							72·90							
31								73·86 ^d						
Nombre de marées.....							3	12	7	2				

Basse mer :—*a*, 69·99 ; *b*, 71·19 ; *c*, 70·63 ; *d*, 71·57 ; *e*, 69·82 ; *f*, 70·86 ; *g*, 69·57 ; *h*, 70·80.

BAYE VERTE.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite.*

AVRIL, 1871.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.

Date.	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
1							72·59							
2														
3														
4									74·07 ^f					
5	Pleine lune								74·01					
6									74·94					
7										75·64 ⁱ				
8									74·69					
9										75·05				
10										75·24 ^j				
11									74·82					
12	Der. quartier									75·32				
13								73·90 ^a						
14								73·94						
15								73·90						
16														
17									74·13 ^g					
18									74·90					
19	Nouvelle lune							73·57 ^b						
20								73·36						
21									74·57 ^h					
22									74·32					
23														
24								73·78						
25								73·74 ^c						
26								73·94						
27	Pre. quartier							73·09 ^d						
28							72·96							
29								73·19 ^e						
30														
Nombre de marées...							2	10	9	4				

Basse mer :—*a*, 68·28; *b*, 68·82; *c*, 70·13; *d*, 70·61; *e*, 70·86; *f*, 70·32; *g*, 69·80; *h*, 68·28; *i*, 68·74; *j*, 69·69.

BAIE VERTE.

Oscillations du sommet de la marée, ou élévation quotidienne de la haute mer, au-dessus du plan de repère, etc.—*Suite.*

MAI, 1871.—Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.

Date.	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
1								73·28						
2														
3									74·15 ^f					
4	Pleine lune.							74·17						
5								74·57						
6										75·19 ^j				
7											76·24			
8									74·92					
9									74·88 ^g					
10									74·65					
11	Der. quartier								74·12					
12								73·90 ^c						
13								73·94						
14														
15									74·03 ^h					
16									74·07					
17								73·82						
18								73·38						
19	Nouvel. lune							73·71						
20								73·15						
21														
22									74·07 ⁱ					
23									74·07					
24									74·03					
25							72·74 ^a							
26								73·99 ^d						
27	Pre. quartier							73·99						
28														
29							72·65 ^b							
30								73·57						
31								73·94 ^e						
Nombre de marées.....							2	11	12	1	1			

Basse mer :—a, 70·82; b, 69·32; c, 70·28; d, 71·01; e, 69·03; f, 68·32; g, 70·24; h, 69·38; i, 68·65; j, 67·74.

BAIE VERTE.

Élévation des mi-marées, ou du point d'équilibre des eaux entre la haute et la basse mer, au-dessus du plan de repère qui est à 50 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau basse des grandissimes marées de la Baie de Fundy où l'eau la plus basse est à 2.75 pieds au-dessous de la moyenne eau basse des gr. mers.

Année.	Mois.	Date.	Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.			
			Haute mer.	Basse mer.	Ligne de la mi-marée ou point d'équilibre.	
1870	Août.....	11	74·38	67·26	70·82	
		12	74·38	69·19	71·78	
		15	74·52	68·94	71·73	
		17	73·80	68·71	71·25	
		19	73·78	68·57	71·18	
		24	73·84	68·78	71·31	
		25	74·05	67·94	70·99	
		29	75·01	67·69	71·35	
		31	74·09	67·71	70·90	
						9)641·31
					Moyenne.....	71·26
1870	Septembre.....	1	74·24	67·82	71·03	
		6	74·40	67·44	70·92	
		7	74·36	67·74	71·05	
		13	75·24	68·32	71·78	
		15	73·07	68·32	70·69	
		17	72·90	68·48	70·69	
		18	72·99	67·99	70·49	
		22	72·46	68·24	70·35	
		24	74·54	67·96	71·25	
		29	75·19	67·24	71·22	
		30	73·82	66·86	70·34	
				11)779·81		
			Moyenne.....	70·89		
1870.	Octobre.....	2	72·94	68·32	70·73	
		7	72·94	67·82	70·38	
		9	73·61	68·34	70·97	
		11	74·15	67·38	70·77	
		13	74·32	67·59	70·95	
		16	72·69	67·57	70·13	
		19	71·99	70·61	71·30	
		22	73·57	68·11	71·09	
		24	73·57	67·30	70·43	
		28	74·36	66·99	70·68	
		31	74·38	67·59	70·98	
				11)778·31		
			Moyenne.....	70·76		
1870	Novembre.....	1	73·15	68·03	70·59	
		3	72·99	68·13	70·56	
		5	72·07	69·19	70·63	
		11	74·71	68·13	71·42	
		13	73·38	69·57	71·47	
		16	73·32	68·90	71·11	

BAIE VERTE.

Élévation des mi-marées, ou du point d'équilibre des eaux entre la haute et la basse mer, etc.—*Suite.*

Année.	Mois.	Date.	Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.		
			Haute mer.	Basse mer.	Ligne de la mi-marée ou point d'équilibre.
1870.	Novembre (<i>Suite</i>).....	21	72·80	68·63	70·71
		22	74·07	68·38	71·22
		23	74·80	68·26	71·53
					9)639·24
				Moyenne.....	71·03
1870.	Décembre	5	74·96	70·71	72·83
		12	74·03	69·28	71·66
		14	74·74	68·71	71·72
		21	75·13	69·86	72·49
		26	74·90	68·11	71·51
		27	74·19	68·24	71·21
		29	77·94	70·32	74·13
					7)505·55
		Moyenne.....	72·22		
1871.	Janvier.....	3	73·99	70·65	72·32
		4	72·28	71·74	72·01
		11	74·17	68·74	71·45
		13	73·74	68·90	71·32
		14	73·65	68·74	71·19
		18	72·59	69·19	70·89
		19	73·65	69·99	71·82
		25	72·99	68·94	70·96
		27	74·24	70·34	72·29
		28	72·82	70·34	71·58
					10)715·83
		Moyenne.....	71·58		
1871.	Février.....	9	74·86	69·11	71·98
		10	74·74	69·34	72·04
		11	72·74	68·94	70·84
		13	74·80	70·88	72·84
		16	72·84	70·94	71·89
		18	73·69	70·11	71·90
		23	73·11	69·24	71·17
		25	74·03	70·11	72·07
		28	72·69	70·65	71·67
					9)646·40
		Moyenne.....	71·82		
1871.	Mars	3	73·59	71·19	72·39
		6	72·71	69·99	71·35

BAIE VERTE.

Élévation des mi-marées, ou du point d'équilibre des eaux entre la haute et la basse mer, etc.—*Suite.*

Année.	Mois.	Date.	Élévation au-dessus du plan de repère, en pieds.		
			Haute mer.	Basse mer.	Ligne de la mi-marée ou point d'équilibre.
1871.	Mars (<i>Suite</i>).....	10	74·78	69·82	72·39
		13	74·19	70·86	72·52
		15	73·80	70·63	72·21
		21	74·19	69·57	71·88
		27	74·19	70·80	72·49
		31	73·86	71·57	72·72
			Moyenne.....	72·23	
1871.	Avril	3	74·07	70·32	72·19
		6	75·64	68·74	72·19
		10	75·24	69·69	72·47
		13	73·90	68·28	71·09
		17	74·13	69·30	71·71
		19	73·57	68·82	71·19
		21	74·57	68·28	71·43
		25	73·74	70·13	71·93
		27	73·09	71·61	72·35
		29	73·19	70·86	72·03
				10)718·58	
			Moyenne.....	71·86	
1871.	Mai.....	3	74·15	68·32	71·23
		6	75·19	67·74	71·47
		9	74·88	70·24	72·56
		12	73·90	70·28	72·09
		15	74·03	69·38	71·70
		22	74·07	68·65	71·36
		25	72·74	70·82	71·78
		26	73·99	71·01	72·50
		29	72·65	69·32	70·99
		31	73·94	69·03	71·45
			Moyenne.....	71·72	

BAIE VERTE.

Élévation des mi-marées, ou du point d'équilibre des eaux entre la haute et la basse mer, etc.—*Conclusion.*

RÉSUMÉ.

Année.	Mois.	Ligne de la mi-marée, ou point d'équilibre pour chaque mois, au-dessus du point de repère, en pieds.
1870.	Août.....	71·26
	Septembre.....	70·89
	Octobre.....	70·76
	Novembre.....	71·08
1871.	Decembre.....	72·22
	Janvier.....	71·58
	Février.....	71·82
	Mars.....	72·23
	Avril.....	71·86
	Mai.....	71·72
		10)715·37
Ligne de la mi-marée, ou point d'équilibre de la mer		71·54

Remarques générales concernant les observations faites sur les marées, sur lesquelles sont basés les tableaux qui précèdent, montrant l'élévation quotidienne de la haute mer, etc.

Les fluctuations du haussement et du baissement de la mer dans la Baie de Fundy en dans la Baie Verte étaient indiquées par des colonnes indicatives placées dans chaque baie, et dont les indications furent notées toutes les cinq minutes dans des registres tenus par des personnes constamment employées à cet effet. Les colonnes indicatives étaient graduées en pieds et dixièmes, excepté une de celles à la Baie Verte qui fut graduée en pieds et pouces, tel que constaté dans le registre, depuis le 10 août jusqu'au 10 octobre 1870.

G. F. BAILLAIRGÉ.

Sous-ingénieur en chef, travaux publics.

BAIE VERTE.

Colonnes indicatives employées durant l'exploration de 1870-71 au pont Tidnish.

* Vieille colonne indicative No. 1. — Du 10 août 1870 au 25 novembre 1870.	Élévation au-dessus du plan de repère, Baie de Fundy.	† Colonne indicative No. 2. — Du 25 novembre 1870 au 4 février 1871.	Élévation au-dessus du plan de repère, Baie de Fundy.	‡ Colonne indicative No. 3. — Du 4 février 1871 au 31 mai 1871.	Élévation au-dessus du plan de repère, Baie de Fundy.
Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
14	79·57	29·57	79·57	33·00	79·57
13	78·57	28·00	78·57	32·00	78·57
12	77·57	27·00	77·57	31·00	77·57
11	76·57	26·00	76·57	30·00	76·57
10	75·57	25·00	75·57	29·00	75·57
9	74·57	24·00	74·57	28·00	74·57
8	73·57	23·00	73·57	27·00	73·57
7	72·57	22·00	72·57	26·00	72·57
6	71·57	21·00	71·57	25·00	71·57
5	70·57	20·00	70·57	24·00	70·57
4	69·57	19·00	69·57	23·00	69·57
3	68·57	18·00	68·57	22·00	68·57
2	67·57	17·00	67·57	21·00	67·57
1	66·57	16·00	66·57	20·00	66·57
0	65·57	15·00	65·57	19·00	65·57
Les chiffres représentent l'élévation de l'eau au-dessus du niveau de l'extrême basse mer, Baie-Verte.	—	Les chiffres représentent l'élévation de l'eau au-dessus du niveau de l'extrême basse mer, Baie de Fundy.	—	Les chiffres représentent l'élévation de l'eau au-dessus du fond du canal lorsqu'il y a 19 pieds d'eau à l'extrême basse mer, dans la Baie-Verte; la hauteur du fond étant de 46·57.	—

COLONNES INDICATIVES DE LA BAIE-VERTE.

Pieds.	Colonne indicative.
* Ajoutez 65·57 aux chiffres du registre des indications, No. 1.	Vérifiée par niveaux.
+ do 50·57 id id id	No. 2. Cette col. fut placée 0·57 pds. trop haut.
‡ do 46·57 id id id	No. 3.

COLONNES INDICATIVES DE LA BAIE DE FUNDY.

Chacune des colonnes indicatives de la Baie de Fundy avait dix pieds de longueur; ces colonnes furent plantées dans l'escarpement du rivage, près de la pointe Au-Laz, à dix pieds les unes au-dessus des autres. Le zéro de la colonne la plus basse était au niveau ordinaire de l'eau basse des grandes mers. La numération était, de là, continuée en descendant jusqu'au niveau de l'extrême basse mer, et en montant, jusqu'au niveau des grandissimes marées.—G. F. B.

ANNEXE No 3.

CANAL DE LA BAIE-VERTE.

CALCUL THÉORIQUE DE LA QUANTITÉ D'EAU FOURNIE PAR LES MAREES DE LA BAIE DE FUNDY PAR DESSUS LE FAÎTE DES DÉVERSOIRS, BASÉ SUR LES VARIATIONS DU FLUX ET DU REFLUX DE LA MER TELLES QU'OBSERVÉES PAR M. BAILLAIRGÉ.

En supposant que la surface du canal ne doit pas être élevée au-dessus de 88, et que le volume d'eau nécessaire pour maintenir constamment ce niveau variable à une hauteur intermédiaire entre 85 et 88 doit être introduit des réservoirs Au-Lac et Missiguash dans le bief du canal, par dessus le faite des déversoirs d'alimentation, l'eau vaseuse des marées devant demeurer quelque temps en repos dans les réservoirs pour y déposer la plus grande partie des sédiments dont elle est surchargée,—l'époque la plus défavorable de chaque mois pour obtenir l'approvisionnement d'eau suffisant pour compenser la perte produite par les éclusages et autres opérations, est, d'après les observations de la marée, l'intervalle qui s'écoule entre environ la deuxième ou troisième journée après la pleine lune jusqu'à un ou deux jours avant la nouvelle lune suivante.

S'il est démontré que durant cet espace de temps l'approvisionnement d'eau de mer retenue dans les réservoirs aux niveaux proposés par M. Baillairgé, suffit amplement à toutes les exigences, il est clair que l'on ne devra pas douter de la suffisance de l'alimentation du canal.

Soit g l'accélération de la gravité, en pieds, par seconde.

h la hauteur de l'eau dans le Bassin de Cumberland, au-dessus de la surface du réservoir, à toute période du haussement de la marée.

t le temps requis par la marée pour hausser h pieds au-dessus de la surface du réservoir.

H la hauteur totale, en pieds, à laquelle s'élève la marée au-dessus de la surface du réservoir durant la haute mer dans le Bassin de Cumberland.

T le temps, en secondes, que met la marée à hausser H pieds au-dessus de la surface du réservoir.

r la vitesse du haussement de la marée, en pieds, par heure, au commencement de son introduction dans le réservoir.

s la durée de l'étalement de la marée, en secondes, à la haute mer.

b la largeur, en pieds, de l'ouverture à travers laquelle l'eau est admise dans le réservoir—représentant 250 pieds pour le réservoir Au-Lac, et 200 pieds pour le réservoir Missiguash.

a la superficie moyenne du réservoir, égale à 5,915,000 pieds carrés pour le réservoir Au-Lac et à 4,775,000 pieds carrés pour celui de Missiguash.

L la longueur du réservoir = 9,200 pieds pour celui d'Au-Lac, et 21,800 pour celui de Missiguash.

c un coefficient indiquant le rapport de la largeur moyenne du réservoir oblong à celle de l'ouverture par laquelle l'eau doit s'introduire, avec corrections approximatives pour friction, élargissement, etc., appliquées où il est nécessaire; pour Au-Lac = 2.20, pour Missiguash = 0.93.

0.54 un facteur indiquant le produit de la vitesse verticale moyenne du haussement des marées de la Baie de Fundy, en pieds, par heure, par la vitesse moyenne horizontale du courant à la surface en pieds, par seconde.

Alors nous avons les équations suivantes :

10. Lorsque le haussement de la marée au-dessus de la surface du réservoir oblong et le courant sont tels que l'eau ne puisse arriver à l'extrémité supérieure du réservoir avant que

son entrée n'ait été fermée, le volume total de l'eau fournie jusqu'au moment où la marée en est exclue est, (négligeant les corrections comparativement insignifiantes pour friction, etc.)

$$Q - v = \left\{ \frac{1}{2} \sqrt[4]{.474573 \dots} \sqrt[2]{2g} b \right\} \left\{ h^{\frac{5}{2}} \frac{2T}{5H} + H^{\frac{3}{2}} t_s \right\} + \left[\frac{0.54 r b T}{H} \right] \left[\frac{h^2}{2} - \frac{h^3}{6H} \right] \quad (1)$$

Cette formule n'est applicable qu'aussi longtemps que h n'excède pas la valeur numérique de la racine positive de l'équation :

$$h^{\frac{3}{2}} \left[\frac{T}{H^{\frac{1}{2}}} \sqrt[4]{.474573 \dots} \sqrt[2]{2g} \right] + h \left[\frac{.54 r T}{H} \right] = Lc \quad (2)$$

20. Lorsque la durée et la vitesse du courant alimentaire de la marée sont à peine suffisantes pour lui faire atteindre la tête du réservoir durant l'étalement de la mer, et élever le niveau de l'eau qui s'y trouve en équilibre parfait, à une hauteur w au-dessus de l'élévation qu'avait atteinte sa surface avant l'entrée de la marée la valeur numérique de w est déterminée par l'équation :

$$\left\{ \frac{3t_s}{2} (H-w)^{\frac{1}{2}} + \frac{T}{H} (H-w)^{\frac{3}{2}} \right\} \left\{ \frac{1}{2} \sqrt[4]{.474573 \dots} \sqrt[2]{2g} \right\} + \left[(H-w) \left[\frac{0.54 r t_s}{H} \right] + (H-w)^2 \left[\frac{0.54 r T}{H^2} \right] \right] = Lc \quad (3)$$

et le volume d'eau stationnaire, dans le réservoir, au-dessus de l'élévation qui vient d'être mentionnée est donné par l'équation :

$$v_2 = a w \quad (4)$$

Le volume additionnel v_3 d'eau courante retenue dans le réservoir après la fermeture des portes, au commencement du reflux de la marée est donné par l'équation :

$$v_3 = b c \left\{ \frac{2}{5} (H-w)^{\frac{5}{2}} \left[\frac{T}{H^{\frac{1}{2}}} \sqrt[4]{.474573 \dots} \sqrt[2]{2g} \right] + (H-w)^3 \left[\frac{0.54 r T}{3H^2} \right] \right\}; \quad (5)$$

et le volume total d'eau reçue jusqu'au temps où le courant alimentaire est arrêté, est donné par l'équation :

$$Q = v_2 + v_3 \quad (6)$$

30. Lorsque le courant alimentaire créé par la marée, atteint la tête du réservoir avant que la mer soit étale

La hauteur z de l'eau en équilibre qui s'est accumulée dans le réservoir avant que la mer soit étale dans le Bassin Cumberland est déterminée par l'équation :

$$(H-z)^{\frac{3}{2}} \left[\frac{T}{H^{\frac{1}{2}}} \sqrt[4]{.474573 \dots} \sqrt[2]{2g} \right] + (H-z)^{\frac{5}{2}} \left[\frac{0.54 r T}{H^2} \right] = Lc; \quad (7)$$

et la quantité d'eau stationnaire dans le réservoir au-dessus de l'élévation de sa surface prise avant l'entrée de la marée, est donnée par l'équation :

$$v_1 = a z \quad (8)$$

La hauteur u d'une semblable nappe d'eau accumulée dans le réservoir, lorsque la mer est étale, est déterminée par l'équation :

$$\left\{ \frac{3t}{2} (H-z-u)^{\frac{1}{2}} + \frac{T}{H} (H-z-u)^{\frac{3}{2}} \right\} \left\{ \frac{1}{2} \sqrt[4]{.474573 \dots} \sqrt[2]{2g} \right\} + \left\{ (H-z-u) \left[\frac{0.54 r t_s}{H} \right] + (H-z-u)^2 \left[\frac{0.54 r T}{H^2} \right] \right\} = Lc; \quad (9)$$

et le volume correspondant d'eau stationnaire dans le réservoir est donné par l'équation :

$$v_2 = a u \quad (10)$$

Le volume additionnel d'eau courante reçue dans le réservoir avant la fermeture des portes, au commencement du jusant est donné par l'équation :

$$v_3 = b c \left\{ \frac{2}{3} (H - z - u) \frac{5}{2} \left[\frac{T}{H^2} \cdot \frac{4}{.474573 \dots \sqrt{2g}} \right] + (H - z - u)^3 \left[\frac{0.54 r T}{3H^2} \right] \right\} \quad (11)$$

et le volume total fourni jusqu'au temps où le courant alimentaire est arrêté, est donné par l'équation :

$$Q = v_1 + v_2 + v_3 = a(z + u) + v_3. \quad (12)$$

Si l'on adopte des moyens suffisants pour nous permettre d'égaliser en tout temps, la profondeur de l'eau retenue dans les réservoirs et dans le canal durant le temps qui s'écoule entre la prise d'eau d'une marée et la suivante, trois marées de quatre-vingt-dix pieds au-dessus du plan de repère de M. Baillairgé suffiront, d'après les formules ci-dessus, pour élever de trois pieds, savoir de 85 à 88, le niveau le moins élevé de l'eau du canal sur toute sa surface, de 27,000,000 de pieds carrés.

Ce fait prouve d'une manière concluante que le canal et les réservoirs peuvent être remplis entre le niveau de 85 et celui de 88 pendant une suite quelconque de minimes grandes mers qui ont lieu chaque mois vers l'époque de la pleine lune.

Procédant donc sur la donnée que le canal et les réservoirs sont remplis au maximum de leur hauteur permanente de 88 le 12 octobre 1870 à 1.35 p. m. lorsque le volume d'eau dépensé dans une demi-journée est encore moindre que la quantité alors fournie par la mer et que tout le canal ainsi que les réservoirs sont maintenus à un niveau uniforme durant le temps qui s'écoule entre deux prises d'eau à deux marées consécutives lorsque le canal fonctionne régulièrement dans toute sa capacité, savoir : au taux d'une dépense quotidienne de 12,000,000 de pieds cubes, nous obtiendrons le résultat suivant :

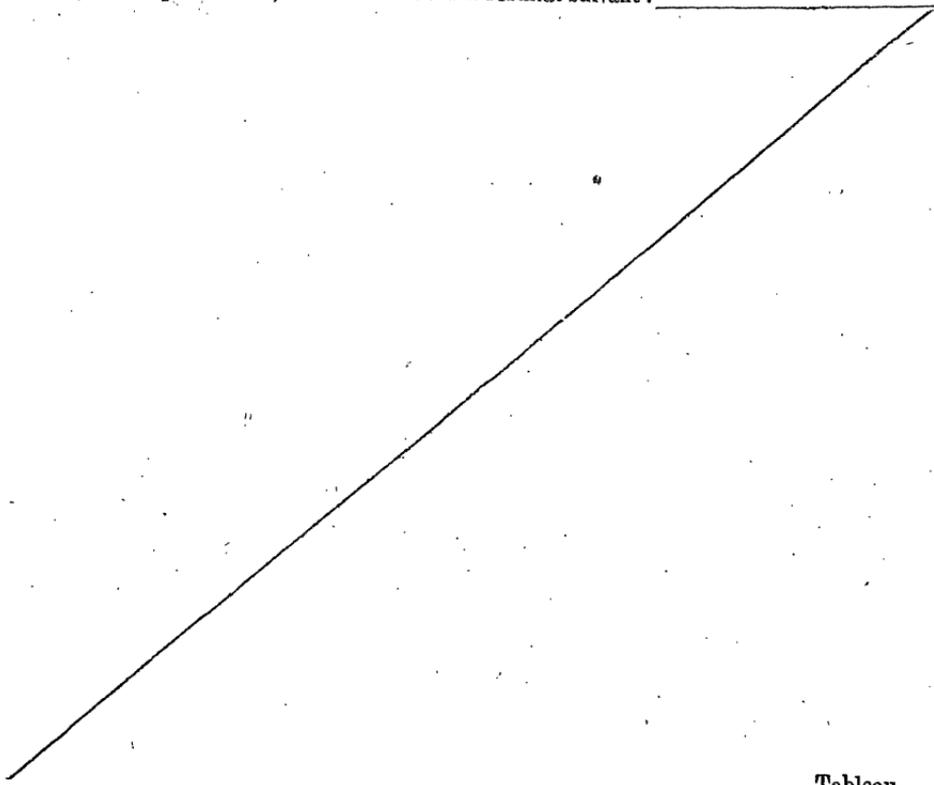


TABLEAU DES FLUCTUATIONS de l'alimentation par l'eau des marées de la Baie de Fundy, au niveau minimum de 85 au dessus du plan de repère, tel que proposé par M. Baillairgé, basé sur les calculs ci-dessus :

Date.	Élévation de la surface de la haute mer dans le Bassin de Cumberland.	Élévation de la surface du réservoir à chaque prise d'eau de mer.	H, Haussément de la marée au-dessus de la surface des réservoirs.	H, Haussément horaire de la marée au commencement de son introduction dans les réservoirs.	T, Temps employé par la marée pour hausser H pieds au-dessus de la surface des réservoirs.	Durée de l'étale de la marée à haute-mer.	v	v ₁	v ₂	v ₃	Q, Volume total d'eau fourni par chaque marée.	Volume moyen de l'exédant et les réservoirs au-dessus de 85, lorsque la marée commence à entrer, supposant la dépense semi-quotidienne moyenne de 6,000,000 pieds cubes.	Volume total du surplus d'eau renfermé dans le canal et les réservoirs à la fin de chaque prise d'eau de mer.
Oct.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Sec'ndes.	Sec'ndes.	Sec'ndes.	Pieds cubes.	Pieds cubes.	Pieds cubes.	Pieds cubes.	Pieds cubes.	Pieds cubes.	Pieds cubes.
12	89.95	88.00	1.95	..	2784	600	..	..	..	7,196,000	9,869,000	80,880,000	> 80,880,000
13	88.95	87.78	1.17	3.25	1880	600	3,241,000	..	..	..	3,241,000	74,880,000	78,121,000
13	88.65	87.67	0.98	3.10	2100	600	2,610,000	..	..	..	2,610,000	74,731,000	74,731,000
14	88.40	87.55	0.85	3.00	1560	600	1,761,000	..	..	..	1,761,000	68,791,000	70,492,000
14	88.10	87.39	0.71	2.75	1385	600	1,253,000	..	..	..	1,253,000	64,492,000	65,745,000
15	87.40	87.22	0.18	1.30	580	600	105,000	..	..	..	105,000	59,745,000	59,850,000
15	86.70	87.00	..	..	..	900	..	..	..	..	..	53,850,000	53,850,000
16	86.00	86.77	..	..	..	600	..	..	..	..	..	47,880,000	47,880,000
16	85.50	86.55	..	..	..	600	..	..	..	..	..	41,880,000	41,880,000
17	85.00	86.33	..	..	..	600	..	..	..	..	..	35,850,000	35,850,000
17	85.00	86.11	..	..	..	600	..	..	..	..	..	29,850,000	29,850,000
18	85.30	85.89	..	..	..	600	..	..	..	..	..	23,850,000	23,850,000
18	85.70	85.63	0.04	0.60	110	600	8,000	..	..	..	8,000	17,850,000	17,858,000
19	86.00	85.44	0.56	2.30	1380	600	870,000	8,000	..	..	870,000	11,858,000	11,858,000
19	86.20	85.25	0.95	3.00	1590	600	2,013,000	870,000	..	..	2,013,000	6,728,000	6,728,000
20	86.40	85.10	1.30	3.60	1880	600	3,714,000	2,013,000	..	..	3,714,000	2,741,000	2,741,000
20	87.10	85.02	2.08	4.20	3440	600	..	2,993,000	6,874,000	6,874,000	12,199,000	455,000	12,654,000
21	87.80	85.62	2.18	4.40	3620	900	..	4,843,000	5,099,000	6,874,000	15,946,000	6,654,000	23,600,000
21	88.80	85.25	3.55	5.40	3780	900	..	8,873,000	6,125,000	6,004,000	21,391,000	16,600,000	37,991,000
22	89.90	86.19	3.71	5.70	3920	900	..	12,187,000	7,190,000	6,731,000	26,108,000	31,991,000	58,089,000
22	90.50	86.93	3.57	5.70	3990	900	..	11,488,000	6,735,000	6,625,000	24,798,000	52,089,000	76,897,000
23	91.50	87.63	3.87	6.10	4020	600	..	13,790,000	6,574,000	7,149,000	27,513,000	70,897,000	98,410,000

R. STECKEL,
Ingénieur Civil.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, décembre, 1873.

ANNEXE NO 4.

CANAL DE LA BAIE VERTE

BROOKVILLE, 6 DÉCEMBRE 1872.

CHER MONSIEUR, — Je suis en possession de la chambre No. 8 dans l'édifice des Communes, la même que j'occupais pour la Commission du Canal, et j'ai un dessinateur qui y travaille à mes plans. Ce n'est cependant qu'un simple copiste et il ne m'est que d'une bien faible utilité dans la préparation des dessins pour les constructions mécaniques.

Si vous pouviez me laisser avoir M. Wise pendant un mois, cela m'aiderait matériellement dans l'avancement de mes travaux. Il a déjà fait des ouvrages de la même nature et peut, plus facilement qu'aucun autre que je connaisse, transmettre sur le papier mes idées de manière à rendre les plans parfaitement compréhensibles pour tous ceux qui désireraient entreprendre les travaux. Je puis dire que mes plans sont tous arrêtés; j'y ai constamment travaillé chez moi, et je les ai, comme on peut dire, muris, mais ils n'existent que dans ma tête, il s'agit maintenant de les élaborer complètement sur le papier. Je pourrais le faire si j'en avais le temps, mais Wise est un de ces hommes qui ont un talent spécial pour la partie manuelle de la profession, et il peut, dessiner plus rapidement que je ne pourrais le faire moi-même. Comme le canal Rideau est maintenant arrêté pour l'hiver, il m'est venu en la pensée que vous pourriez me le laisser avoir pour un court espace de temps.

M. Stark sera de retour demain et, sous ma direction préparera les plans et les calculs. Je m'efforcerais de les compléter aussi vite que possible, mais je ne vois pas clairement que je puisse être prêt pour l'époque que vous mentionnez: le 1er janvier. Je pense que je serai capable de vous présenter mes plans et devis vers le 1er février.

Permettez moi, au point où en sont les choses, de vous parler de ma position dans l'avenir en rapport avec ce canal. J'ai de vous des instructions officielles pour faire un tracé définitif, mais rien de plus. Ceci est maintenant terminé et, pour me conformer strictement à ces instructions je devrais procéder à faire mon rapport. Mais d'après le sens de vos lettres non-officielles je crois comprendre que vous préféreriez me voir continuer à préparer ce qui est nécessaire pour faire entreprendre les travaux, que de me voir rester ici pour faire un bon rapport de mes procédés. Si je fais cette question, vous ne devez pas en inférer que j'hésite à agir sur vos instructions verbales ou non-officielles. Je voudrais seulement être dûment chargé des devoirs dont j'ai entrepris l'accomplissement pour le gouvernement. J'aimerais aussi savoir quelle position j'occuperai en rapport avec mes plans lorsque je les aurai délivrés au gouvernement. Je ne puis consentir à voir des personnes en qui je n'ai pas confiance, chargées de les mettre à exécution, et dans ce cas je ne pourrais garantir leur succès. Le seul moyen de me tenir responsable pour le canal serait de me nommer ingénieur en chef avec le droit de choisir mon ingénieur résidant. De cette manière je pourrais visiter les constructions aussi souvent qu'il serait nécessaire et ainsi, diriger les opérations.

Jusqu'à présent vous savez que j'ai fait tout l'ouvrage tandis que M. Gzowski, qui était occupé tout le temps aux travaux importants de son pont, s'est trouvé incapable de faire personnellement les examens mentionnés dans les instructions. En conséquence sa position est celle d'un ingénieur consultant, et comme tel, il m'a fait la faveur d'approuver tout ce que j'ai fait.

Si c'est l'intention du gouvernement de lui faire garder cette position ce sera pour moi un plaisir et une satisfaction.

Je retourne à Ottawa lundi. Ayez la bonté de m'adresser vos lettres à cette dernière place.

Notre dévoué,
(Signé), SAMUEL KEEFER.

Hon. H. L. Langevin, C. B.,
etc., etc., etc.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

NOTES AU SUJET DES PLAINES DE MOUSSE, DES MARAIS, DES FONDRIÈRES ET DE LA FORÊT SOUTERRAINE,

ET

RÉSUMÉ DES RAPPORTS SUR

LE CANAL DE LA BAIE VERTE DE 1822 A 1874.

PLAINES DE MOUSSE.

La mousse de la plaine à la tête du lac Long (Long Lake), où passe la ligne tracée en 1872 par M. Keefer, est d'une épaisseur variant de 9 à 13 pieds, d'après les forages qui ont été faits en novembre 1873.

D'après les indications de ces forages, la croûte supérieure de la plaine, se compose de mousse vivace et de racines entrelacées, d'une épaisseur de 5 pieds; elle recouvre une couche de mousse et de matières végétales dans un état de décomposition, qui reposent sur une accumulation séculaire de débris d'une forêt souterraine; sous ces débris on trouve l'argile et le grès rouge.

Cette plaine est située sur la crête des versants entre le lac Long et la vallée de la Tidnish.

On trouve plusieurs autres plaines du même genre, quant à l'apparence extérieure, sur le plateau qui partage les eaux des deux vallées de la Missiguash et de la Tidnish; elles ont une étendue d'un quart de mille à un demi-mille en longueur, et d'un huitième de mille à un demi-mille en largeur.

Les forages d'après lesquels on a obtenu les renseignements qui précèdent, ont été faits sous la surveillance d'Alex. Monro, arpenteur du port Elgin, Nouveau-Brunswick.

MARAIS SALINS ET FONDRIÈRES.

M. Baillairgé dans son rapport original en date du 8 avril 1872, faisant partie de l'annexe du rapport sur les travaux publics de 1872, donne une description de la tourbe noire durcie dont le gisement se rencontre à une profondeur de 13 à 24 pieds au-dessous de la surface d'argile et de sable, dans les fondrières de la Missiguash.

Ce gisement tourbeux, sous lequel on trouve ordinairement un lit de sable grisâtre, s'étend sous le sol des marais salins protégés par les digues, à une profondeur de 15 à 25 pieds plus bas que leur surface; il paraît occuper un espace de 9 milles à l'est du rivage de la Baie de Fundy, et avoir une épaisseur qui varie de 1 à 4 pieds.

Ces couches de tourbe et de sable se prolongent au delà du rivage du Bassin Cumberland dont elles couvrent une partie des grèves et enveloppent les racines des souches de pins et de hêtre, etc., que l'on trouve aux embouchures du ruisseau à Sharp, de la rivière Laplanche et du ruisseau Cumberland, pendant la basse mer. Ce fait donne lieu à la supposition déjà faite par le professeur Dawson, dans sa Géologie Acadienne, que le sol de l'isthme s'est abaissé ou que la hauteur des marées s'est accrue.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS SUR LE CANAL DE LA BAIE VERTE.

Robert C Minnitte, arp. prov.—Par ordre du gouvernement du Nouveau-Brunswick. Étude en octobre 1822, pour un canal de la Baie de Fundy à la Baie Verte. La ligne qu'il établit passe dans la vallée de la rivière Au-Lac, traverse les lacs de la Missiguash, et se termine à la rivière Tidnish. Le canal projeté alors ne devait avoir qu'une profondeur d'environ 4 pieds; son alimentation devait se faire au moyen d'eau douce.

Francis Hall, ingén. civ.—Par ordre de Sir Howard Douglas, baronet, lieutenant gouverneur du Nouveau-Brunswick.—Rapport en date d'octobre 1825, sur l'étude de Minnitte.—Aussi sur une ligne tracée entre Shédiac et le coude de la rivière Petitcodiac.—Aussi sur une ligne entre Shédiac et Dorchester, en passant par la vallée de la rivière Memramcook.—Aussi sur une ligne traversant l'isthme d'Au-Lac à Tidnish.—Il recommande cette dernière ligne et regarde les autres tracés comme étant impraticables à cause de l'insuffisance d'eau pour l'alimentation.

Il propose de commencer le canal à une distance de $3\frac{1}{2}$ milles au-dessus de l'embouchure de l'Au-Lac, et de le faire terminer à une distance de 2 milles en deçà de l'embouchure de la Tidnish; de l'alimenter au moyen d'un réservoir d'eau douce d'une étendue de 150 acres dans la vallée de la Missiguash; de construire un canal d'une largeur de 21 pieds au fond et de 45 pieds à la surface de l'eau, avec 6 écluses d'une longueur de $105\frac{1}{2}$ pieds, d'une largeur de $20\frac{1}{2}$ pieds et d'un tirant d'eau de 8 pieds sur les seuils; et d'établir la surface d'eau navigable dans le bief culminant à une hauteur de 6 pieds au-dessus du niveau des grandissimes marées de la Baie de Fundy. Coût probable évalué à £67,728-14-10 sterling, = \$298,006,45.

Cette évaluation peut être réduite, dit-il, à £45,132-10-4 sterling = \$198,671.09, en diminuant le tirant d'eau de 8 à $4\frac{1}{2}$ pieds.

Thomas Telford, ing. civ.—Rapport à Sir Howard Douglas, baronet, lieut.-gouverneur du Nouveau-Brunswick vers 1826, sur le projet de Hall qui lui fut soumis. Il recommande la construction d'un canal de 30 pieds de large au fond, et 72 pieds de large à la surface de l'eau dans les tranchées profondes; la largeur ailleurs devant être augmentée à 45 pieds au fond et à 72 pieds à la surface de l'eau, avec écluses de 150×40 pieds, et une profondeur de 13 pieds d'eau sur les seuils. Pour la surface de l'eau dans le bief culminant, il propose l'adoption du niveau des grandissimes marées du Bassin Cumberland. L'eau douce doit fournir l'alimentation principale, et l'eau de mer, toute alimentation supplémentaire qui pourrait être nécessaire.—Coût de construction évalué à £155,898-5-5 sterling = \$685,952.39.

H. O. Crawley, Cap. ing. roy.—Rapports le 19 janvier et le 19 mars, 1843, à Sir William M. G. Colebrooke, K. H., etc., lieut.-gouverneur du Nouveau-Brunswick, sur l'étude qu'il fit aux frais du Nouveau-Brunswick, du Canada, et de l'Île du Prince Édouard; aussi sur les projets de Hall et de Telford.

Il est d'opinion qu'il suffira de construire un canal de 45 pieds de largeur au fond et de 85 pieds de largeur à la surface de l'eau, avec des écluses de 150×40 pieds, d'un tirant d'eau de 9 pieds sur les seuils; mais qu'un tel canal n'est pas praticable à cause de l'insuffisance du volume d'eau douce nécessaire à son alimentation, et que l'on ne doit pas se servir des eaux de la Baie de Fundy pour l'alimenter.

(6607). John Page, ingénieur en chef des travaux publics du Canada.—Rapport au secrétaire des travaux publics du Canada, le 7 mai 1869, sur les études antérieures. Après avoir examiné les projets de Hall et de Telford, il est d'avis que l'on peut obtenir un approvisionnement abondant d'eau douce, en établissant le niveau de la surface de l'eau dans le bief culminant à une hauteur moindre que celle qui a été recommandée, ou à une élévation de 10 à 12 pieds au-dessus du niveau des grandissimes marées du Bassin Cumberland; et que l'on doit empêcher l'introduction des eaux de la Baie de Fundy, au moyen d'une écluse à l'entrée ouest du canal. Il recommande de faire d'autres explorations et une nouvelle étude.

Les Commissaires des canaux du Canada, dans leur rapport en date du 24 février, 1871, recommandent la construction d'un canal d'une largeur de 100 pieds au fond avec talus latéraux de 2 dans 1 dans les tranchées d'argile et de $\frac{1}{2}$ dans 1 dans le roc, et avec des écluses de 270 x 40 pieds, d'un tirant d'eau de 15 pieds sur les seuils.

Ils estiment le coût total de construction à \$3,250,000. M. Keefer, leur secrétaire, suggère que le canal soit alimenté au moyen des eaux de la Baie Verte dont la surface est de $13\frac{1}{2}$ à $22\frac{1}{2}$ pieds plus basse que celles des eaux de la Baie de Fundy pendant la haute mer, et de $18\frac{1}{2}$ à $19\frac{1}{2}$ pieds plus haute que les eaux de la Baie de Fundy pendant la basse mer. Un canal de cette nature exigerait un seul bief d'une profondeur additionnelle de $19\frac{1}{2}$ pieds.

(22,692). G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef des travaux publics du Canada.—Rapport en date du 8 avril 1872, à John Page, l'ingénieur en chef, sur le canal projeté; il recommande la ligne Au-Lac et Tidnish pour un canal navigable à toutes les phases de la marée, et devant être alimenté par les eaux de la Baie de Fundy au moyen d'une ou de plusieurs rivières converties en réservoirs filtrants.

	Milles.
Longueur du canal—de rivage à rivage.....	18.84
” ” de 16 pieds d'eau pendant la plus basse mer de la Baie de Fundy, à 16 pieds d'eau pendant la plus basse mer de la Baie Verte....	21.43

Nombre d'écluses :—Quatre au terminus de la Baie de Fundy, deux au terminus de la Baie Verte.

Dimensions des écluses, et tirant d'eau, recommandés par les commissaires des canaux,—sont pris pour base de ses calculs.

Il établit le terminus ouest du canal, sur la Baie de Fundy, à la pointe Au-Lac près de l'embouchure de la rivière, et le terminus est sur la Baie Verte, à Tidnish Head.

(22,527). J. Page, le 26 avril 1872, fait rapport que ses occupations ne lui ont pas permis jusqu'alors d'étudier le projet de M. Baillairgé.

(22,573). MM. Keefer et Gzowski.—Rapport daté le 2 mai 1872, sur le projet de M. Baillairgé, 22,692. Ils recommandent quelques modifications et réductions dans un but d'économie.

(28,653). MM. Keefer et Gzowski.—Rapport daté le 18 février 1873. Ils recommandent la construction d'un canal navigable seulement entre la haute et la mi-marée, passant par la vallée de la rivière Laplanche, le lac Long, la rivière Tidnish, jusqu'à la Pointe à Weeks.

Pour obtenir l'alimentation nécessaire, ils proposent d'introduire les eaux de la Baie de Fundy directement dans le tronc du canal et les lacs avoisinants où elles devront être maintenues à une hauteur minimum de 86 et à une hauteur maximum de 92 pieds au-dessus du plan de repère.

Longueur du canal entre les écluses d'entrée, $20\frac{1}{2}$ milles.

Évaluation des travaux nécessaires, \$5,317,000.

Ce canal n'est pas susceptible d'extension pour la navigation à toutes les phases de la marée.

(29,889). G. F. Baillairgé.—Rapport le 12 avril 1873, au ministère des Travaux Publics, au sujet du coût probable de construction d'un canal navigable entre la haute et la mi-marée, mais susceptible d'extension pour la navigation à toutes les phases de la marée, en suivant la ligne Au-Lac et Tidnish.

Evaluation basée sur le projet de M. Keefer pour une navigation de 12 heures par jour.....	\$5,650,000
Evaluation basée sur son propre projet pour 16 heures de navigation par jour.....	8,217,849
Evaluation pour un canal navigable en tout temps.....	8,592,849

(38,591). G. F. Baillargé.—Rapport le 17 novembre, 1873, à l'ingénieur en chef, sur le tracé définitif du canal. Il recommande la ligne Au-Lac et Tidnish par la vallée de la Missiguash—et les rivières Au-Lac et Missiguash comme réservoirs d'alimentation et comme réceptacles propres à la filtration des eaux vaseuses de la Baie de Fundy.

	Verges cubes.
Excavations pour un canal navigable en tout temps au terminus de la Baie Verte et seulement à mi-marée au terminus de la Baie de Fundy.....	14,640,634
Excavations pour un canal navigable en tout temps au terminus de la Baie Verte et pendant les trois quarts d'une marée au terminus de la Baie de Fundy.....	14,911,493
Excavations pour un canal navigable en tout temps sur tout son parcours et à chaque terminus.....	15,506,639
	Milles.
Longueur du canal. { Entre les écluses d'entrée.....	18.67
{ De rivage à rivage.....	19.25

Entrée ouest, sur la Baie de Fundy,—à la Pointe Au-Lac, près de l'embouchure de la rivière.

Entrée est, sur la Baie-Verte,—à Tidnish Head.

(38,591). J. Page.—Rapport le 10 décembre, 1873, sur le projet de M. Keefer,—et sur celui de M. Baillargé. Il condamne le premier et approuve le dernier,—puis soumet son évaluation du coût de construction d'un canal sur la ligne Au-Lac et Tidnish en passant par la vallée de la Missiguash.

Pour un canal navigable à mi-marée, au terminus de la Baie de Fundy et en tout temps de la marée au terminus de la Baie Verte.....	\$7,700,000
Pour un canal navigable 9 heures sur 12 ou après que la marée a haussé aux trois quarts de sa hauteur, au terminus de la Baie de Fundy, mais navigable en tout temps au terminus de la Baie Verte.....	8,100,000
Pour un canal navigable en tout temps sur tout son parcours et à chaque terminus.....	8,500,000

RÉSUMÉ DES RAPPORTS SUR UNE AUTRE ROUTE DE NAVIGATION ENTRE LE GOLFE ST. LAURENT ET LA BAIE DE FUNDY.

ROUTE DE MEMRAMCOOK ET SHÉDIAC.

En 1823 Robert Minnitte, arp. p., a fait l'étude du terrain pour la construction d'un canal entre l'île de Dorchester sur la Baie de Fundy et la Baie de Shédiac (Gédaik) par la vallée de la rivière Memramcook. Des rapports ont été faits sur de nouvelles études de la même localité, dans le même but, par Francis Hall, L. C., en 1825, par le Capt. Crawley, Ing. Roy., en 1843, et enfin par S. Keefer, Ing. Civ., dans l'automne de 1872.

Les plans et profils des 1ère 3me et 4me études sont en la possession du gouvernement.

	Milles.
Longueur du canal projeté, de rivage à rivage.....	22-92
do do d'une entrée à l'autre à l'extrémité des jetées.....	25-59

Nombre d'écluses requises, 16.

Longueur des jetées, 28,200 pieds.

La quantité d'eau disponible pour l'alimentation du canal projeté serait seulement une fraction du volume requis.

Une tranchée pour un canal maritime alimenté par les eaux de la mer, aurait une longueur de 25 milles et une profondeur de 115 pieds dans le terrain le plus élevé.

ROUTE DE MONCTON ET SHÉDIAC.

Cette route est moins favorable pour un canal que celle de Memramcook.

La longueur de la navigation artificielle, fût elle possible, serait à peu près de 34-69 milles.

Nombre d'écluses requises, 19.

La seule source d'alimentation que l'on puisse trouver pour un canal, entre Moncton sur la rivière Petitecodiac et Shédiac sur le golfe St. Laurent, est un petit étang entouré de côtes que l'on nomme étang à Humphrey, d'une étendue d'environ 500 acres, avec très peu de drainage pour l'approvisionnement.

Une tranchée pour un canal alimenté par les eaux de la mer, de Shédiac à Moncton, aurait une longueur de 17 milles et une profondeur de 150 pieds à travers le terrain le plus élevé. L'embouchure de la rivière Petitecodiac devrait être fermée par un barrage, pour neutraliser l'effet de la marée montante qui dans cette rivière s'élève à une hauteur d'environ 60 pieds au-dessus du niveau de la basse mer; de cette manière on rendrait la rivière navigable jusqu'à Moncton, une distance de 17 milles ou plus, en creusant le lit à une profondeur convenable.

Cette route a été examinée par les mêmes personnes qui ont fait l'étude de la route de Memramcook.

D'après leurs rapports, l'idée de construire un canal navigable, soit par la route de Memramcook, soit par celle de Moncton, ne mérite pas d'être entretenue ni même d'être discutée.

(Voir le rapport de M. Keefer, en date du 19 février 1873.)

RAPPORT

DE

MAITRE-GÉNÉRAL DES POSTES

POUR

L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN

1873.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :

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

1874

CÉDULE

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

	Ontario et Québec.	Nouv.-Ecosse.	Nouv.-Brunswick.	Manitoba.	Colombie-Britannique.
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
No. 1.—Revenu et dépenses des postes pour l'année expirée le 30 juin 1873.....	17	18	19	20	21
No. 2.—Détail de tous les paiements faits et frais encourus pour le transport des malles durant l'année expirée le 30 juin 1873.....	25	63	74	82	83
No. 3.—Détail de tous les frais pour salaires et allocations, et du revenu des postes perçu aux différents bureaux de poste et bureaux intermédiaires en Canada, pour la dite année.....	85	144	160	173	174
“ d.—Etat de tous les déboursés pour commission sur la vente de timbres-postes par les vendeurs dans les cités, pour la dite année.	176	177	177	.....	.....
“ e.—Détail des gratifications payées pour lettres transportées par des navires marchands.....	.....	178	178	.....	.....
No. 4 a.—Compte des frais de route encourus pour le service du département des postes, pour la dite année.....	179	180	180	.....	.....
“ b.—Etat des sommes payées aux ouvriers et fournisseurs, pour articles fournis pour le service du département des postes, pour la dite année.....	181	184	186	186	186
“ c.—Compte des sommes payées pour loyers et taxes, pour le compte du département des postes, pour la dite année.....	187	.....	187	188	188
“ d.—Etat détaillé de la dépense du département pour papeterie, impressions et annonces, pour la dite année.....	189	193	194	195	195
“ e.—Compte des sommes payées pour combustible et éclairage pour le département des postes, pour la dite année.....	196	.....	197	197	198
“ f.—Compte des sommes payées pour divers déboursés faits par le département des postes, pour la dite année.....	199	200	200	201	201
No. 5.—Etat de tous les contrats passés pour le transport des malles en Canada, pour la dite année.....	202	252	246	258	258
No. 6.—Etat des allocations faites aux entrepreneurs pour le transport des malles en Canada, au-dessus des sommes stipulées dans leurs contrats respectifs, pour la dite année.....	262	264	265	265	.....
“ a.—Etat des réductions effectuées dans le prix des contrats, par le département des postes, pour la dite année.....	266	267	267	.....	.....
No. 7.—Etat de toutes les amendes prélevées et des déductions faites sur les prix payés aux entrepreneurs, pour défaut de délivrer les malles, etc., pour la dite année.....	268	270	271	.....	.....
No. 8.—Liste des bureaux de poste établis en Canada durant la dite année.	272	273	275	276	276
“ a.—Liste des bureaux de poste fermés en Canada durant la dite année.....	277	277	278	.....	.....
“ b.—Etat des nouvelles routes postales établies en Canada durant la dite année.....	279	282	281	282	282
“ c.—Etat de toutes les routes postales discontinuées durant la dite année.....	283	286	285	.....	.....
No. 9.—Etat de tous les cas de pertes ou soustractions de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste, durant la dite année. (Un seul rapport pour tout le Canada.).....	287	.....	.....	.....	.....

CÉDULE.—*Suite.*

	Ontario et Québec.	N.-Ecosse.	Nouv.-Brunswick.	Manitoba.	Colombie-Britannique.
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
No. 10.—Etat indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération, le nombre et le montant des mandats émis et payés, etc., durant la dite année.....	301	310	312	.....	.....
“ a.—Etat indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Canada sur le Royaume-Uni, durant la dite année.....	313	322	324	.....	.....
“ b.—Pour Ontario et Québec; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés en Ontario et Québec sur la Nouvelle-Ecosse, et des mandats émanés dans la Nouvelle-Ecosse et payés en Ontario et Québec.....	325	.....	.....	.....	.....
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 des mandats émanés en Ontario et Québec et payés dans la Nouvelle-Ecosse.....	.....	327	.....	.....	.....
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 des mandats émanés en Ontario et Québec et payés dans le Nouveau-Brunswick.....	.....	.....	329	.....	.....
“ c.—Pour Ontario et Québec; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés en Ontario et Québec sur l'Île du Prince-Edouard, et des mandats émanés dans l'Île du Prince-Edouard et payés en Ontario et Québec.....	330	.....	.....	.....	.....
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.....	.....	331	.....	.....	.....
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 des mandats émanés dans la Nouvelle-Ecosse et payés dans le Nouveau-Brunswick.....	.....	.....	333	.....	.....
“ d.—Pour Ontario et Québec; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés en Ontario et Québec sur Terre-neuve, et des mandats émanés dans Terre-neuve et payés en Ontario et Québec.....	334	.....	.....	.....	.....
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 des mandats émanés dans Terre-neuve et payés dans la Nouvelle-Ecosse.....	.....	335	.....	.....	.....
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 des mandats émanés dans l'Île du Prince-Edouard et payés dans le Nouveau-Brunswick.....	.....	.....	336	.....	.....
“ e.—Pour Ontario et Québec; indiquant le nombre et la valeur des mandats d'articles d'argent émanés en Ontario et Québec sur le Nouveau-Brunswick, et des mandats émanés dans le Nouveau-Brunswick et payés en Ontario et Québec.....	337	.....	.....	.....	.....
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 des mandats émanés dans l'Île du Prince-Edouard et payés dans la Nouvelle-Ecosse.....	.....	339	.....	.....	.....
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 des mandats émanés dans Terre-neuve et payés dans le Nouveau-Brunswick.....	.....	.....	340	.....	.....
No. 11.—Etat indiquant le coût du système des mandats d'articles d'argent, et énonçant en détail les dépenses pour salaires, annonces, impressions, papeterie, etc., durant la dite année.....	341	342	343	.....	.....
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, durant la dite année.....	344	345	346	.....	.....

CÉDULE.—Fin.

	Ontario et Québec.	Nouv.-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.....	347	347	347	.....	.....
Résumé général des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent, pour la dite année.....	348	349	349	.....	351
No. 14.—Etat comparatif des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent, et des revenus et des dépenses de cette branche de service pour les années 1871, 1872 et 1873.....	352	353	354	.....	.....
Récapitulation des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent en Canada, pour les années 1871, 1872 et 1873.....	355	355	355	.....	355
No. 15.—Extrait du registre de toutes les offres faites pour le transport des malles par contrat, après la publication d'annonces demandant des soumissions pour l'année expirée le 30 juin 1873.....	356	400	414	.....	.....
No. 16.—Etat des lettres de rebut : Tableau I.—Indiquant le nombre de lettres de toute espèce qui ont été reçues et ce qui en a été fait.....	421	.....	.....	.....	.....
Tableau II.—Indiquant le nombre des lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur ; et ce qui en a été fait...	422	.....	.....	.....	.....
CAISSE D'ÉPARGNE, DES BUREAUX DE POSTE.					
No. 17.—Compte des dépôts reçus et payés sous l'autorité de l'acte 31 Victoria, chap. 10, du 1 ^{er} juillet 1872, au 30 juin 1873, et du montant total dû à tous les déposants à la dernière date.....	424	.....	.....	.....	.....

RAPPORT

DU

MAITRE-GÉNÉRAL DES POSTES

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

*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., etc.*

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, pour qu'il soit mis devant le parlement tel que le veut la loi, le rapport sur le service postal pour l'année expirée le 30 juin 1873, et les états détaillés qui l'accompagnent.

Dans la période que ce rapport embrasse, les affaires de toutes les branches de ce département, ont augmenté considérablement.

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 mandats d'articles d'argent, celles des caisses d'épargne des postes en Canada, pendant l'année 1873.

Provinces.	Nombre de bureaux de poste, le 1er janvier 1874.		Parcours postal.		Nombre approximatif des lettres, journaux, etc., qui ont circulé en 1873.		
	Nombre de milles de route postale, 1873.	Nombre de milles parcourus dans l'année 1873.	Nombre de lettres et cartes postales, 1873.	Nombre de journaux, 1873.	Nombre de lettres chargées, 1873.	Nombre de lettres qui ont franchisé, 1873.	Nombre de paquets, 1873.
Ontario et Québec.....	2,814	9,706,727	28,746,000	20,100,000	1,231,000	970,000	85,300
Nouveau-Brunswick.....	611	1,343,990	2,230,000	2,100,000	57,000	50,000	9,000
Nouvelle-Ecosse.....	833	1,982,671	3,260,000	2,820,000	81,000	65,000	16,000
Manitoba.....	34	47,602	93,000	160,000	3,000	3,000	1,000
Colombie-Britannique.....	46	185,608	250,000	300,000	5,000	3,000	1,000
Ile du Prince-Edouard.....	180	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	4,518	13,266,598	34,579,000	25,480,000	1,377,000	1,091,000	112,300

Provinces.	Recette et dépense.		Service des mandats d'articles d'argent, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.		Service des caisses d'épargne des bureaux de poste, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.	
	Dépense pendant l'année expirée le 30 juin 1873.	Recette pendant l'année expirée le 30 juin 1873.	Nombre de bureaux de mandats d'art. d'arg. le 30 juin 73.	Montant des mandats.	Nombre de caisses d'épargne des postes, 30 juin 1873.	Montant total des deniers déposés durant l'année.
Ontario et Québec.....	\$ cts. 1,164,827 89	\$ cts. 1,192,530 77	517	3,778,613 76	239	\$ cts. 2,306,918 00
Nouvelle-Ecosse.....	182,230 36	109,750 39	78	1,371,154 27	.....	.....
Nouveau-Brunswick.....	132,108 80	82,135 85	46	1,601,331 89	.....	.....
Manitoba.....	14,716 63	5,030 12	.....	.....	.....	.....
Colombie-Britannique.....	59,722 57	*17,517 24	3	26,805 22	.....	.....
Totaux.....	1,553,604 25	1,406,984 37	644	6,177,905 14	239	2,306,918 00

Les caisses d'épargne des postes n'existent qu'en Ontario et Québec.

* NOTE.—Ces chiffres embrassent quelques arrrages, le revenu réel de l'année s'élevait à environ \$13,000.

Il a été nommé 606 maîtres de poste et gardiens de bureaux intermédiaires et 733 contrats pour le transport des malles ont été passés durant l'année.

En janvier 1874, le service postal du Canada était fait par :

- 4,518 bureaux de poste et bureaux intermédiaires.
- 268 commis et facteurs, etc., dans les bureaux de ville.
- 137 commis des postes sur les chemins de fer.
- 7 „ „ sur les steamers.
- 2,188 entrepreneurs pour le voiturage des malles.
- 10 inspecteurs de bureaux de poste.
- 34 commis dans les bureaux des inspecteurs.
- 2 surintendants locaux des expéditions d'argent.
- 4 commis de ces surintendants.

Le nouveau bureau de poste de Québec a été ouvert au public en avril 1873, et l'on a pu voir depuis, que cet édifice était bien propre au service auquel il était destiné.

Depuis le 1^{er} juillet 1873, tous les salaires et autres déboursés pour les bureaux de poste de ville ont été payés par le département à l'aide du crédit voté par la législature pour le service postal, auparavant, les maîtres de poste de ville prenaient sur les recettes de leurs bureaux de quoi faire ces paiements.

Cette modification a été opérée dans le but de pouvoir mieux contrôler cette dépense, et bien que le crédit annuel du service soit augmenté d'autant, il y a accroissement proportionnel dans le revenu postal que reçoit le Receveur-Général.

Par un arrangement avec le département des Etats-Unis, et à compter du 1^{er} juillet 1873, les cartes postales canadiennes et américaines circulent librement entre les deux pays au port de deux centins chaque, c'est-à-dire lorsqu'on y appose un timbre-poste d'un centin en sus du timbre qu'elles portent déjà.

En juillet dernier, le système des expéditions d'argent a été introduit à Fort-Garry Manitoba, avec facilité d'échanger les mandats avec toute autre partie du Canada.

A compter de la même date et en vertu d'arrangements avec les postes impériales, les mandats d'articles d'argent peuvent s'échanger entre le Canada et les Indes Anglaises.

Le service postal de la Colombie-Britannique paraissant exiger une surveillance plus active, un inspecteur des postes a été placé à Victoria.

En juillet dernier, lorsque l'Île du Prince-Edouard entra dans la Confédération, le chef des inspecteurs fut envoyé dans cette province pour s'enquérir de l'état où se trouvait son service postal et pour y prendre les arrangements reconnus d'une nécessité immédiate et de nature à le faire concorder autant que possible avec le système postal du Canada.

Le rapport du chef des inspecteurs fit connaître que l'île avait 180 bureaux de poste desservis par environ 98 milles de route postale par eau et par terre.

Le parcours annuel des malles sur ces routes est de 226,000 milles.

Le revenu postal de l'Île du Prince-Edouard est évalué à \$ 12,000 par année, environ la moitié de cette somme est perçue au bureau de poste de Charlottetown, et les frais du service sont d'à peu près \$ 26,000, mais cette somme se trouve considérablement augmentée par les

frais du service sur le chemin de fer de l'île qui est à la veille d'être terminé, par ceu du service par bateaux à vapeur et par suite de modifications apportées dans l'organisation et dans le système général.

Tous les bureaux de poste de l'Île du Prince-Edouard ont été régulièrement constitués.

Au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse, une grande partie des bureaux de poste ne sont que des bureaux intermédiaires; mais dans les autres provinces ces bureaux intermédiaires n'existent pas, et ceux de ces deux premières provinces sont la cause de tant d'inconvénients pour l'administration du service que l'on se propose, des que les circonstances le permettront, de les transformer en bureaux réguliers, afin de compléter partout l'assimilation du système postal.

REVENU.

Pour l'année expirée le 30 juin 1873, le revenu brut se décompose comme suit:—

Ontario et Québec.....	\$1,192,530 77
Nouveau-Brunswick.....	82,135 85
Nouvelle-Ecosse.....	109,750 39
Manitoba.....	5,050 12
Colombie-Britannique.....	17,517 24
Total.....	\$1,406,984 37

Déductions faites de certaines sommes et arrérages de revenu embrassés par les comptes de cette année, mais qui lui sont étrangers, l'augmentation du revenu n'a été que d'environ 14 pour cent pour l'année dernière, tandis que la dépense, comparée à celle de 1872, a augmenté d'à peu près 13½ pour cent.

ETAT de la dépense du département des Postes du Canada, suivant les comptes de l'année expirée le 30 juin 1873.

	Ontario et Quebec.	Nouveau- Brunswick.	Nouvelle- Ecosse.	Manitoba.	Columbie Britannique.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
SERVICE DES MALLES.					
En diligence, à cheval ou à pied	238,688 41	38,810 43	77,781 97	5,771 69	31,475 8
En bateau à vapeur ou autre embarcation	27,758 82	6,673 82	4,512 03	.....	14,559 08
Par chemins de fer	284,867 72	18,409 95	18,615 04	.....	.....
Aux stations de ch. de fer et <i>vice versa</i>	19,692 24	1,086 13	3,135 28	.....	.....
Confection et réparation desacs de malle.	8,514 37	1,110 85	1,202 44	.....	234 66
SALAIRES, COMMISSIONS ET ALLOCATIONS.					
Maitres de poste, commis, facteurs, etc., des bureaux de poste de ville	149,897 40	14,059 85	14,953 13	2,400 00	2,754 83
Maitres de poste ruraux et gardiens de bureaux intermédiaires	234,952 36	25,010 58	37,737 82	558 08	3,671 97
Inspecteurs des postes et leurs com- mis	36,098 37	6,143 33	6,159 99	.....	.....
Commis de la malle sur les ch. de fer	83,338 70	4,914 63	3,714 60	.....	.....
Commis de la malle océanique	4,358 84	.....	.....	.....	.....
Surint. locaux des expéditions d'argent et commis dans les provinces maritimes .....	.....	2,441 01	3,499 99	.....	.....
Commissions aux préposés à la vente des timbres-postes dans les villes	10,816 52	160 25	560 72	.....	.....
AUTRES DÉPENSES DIVERSES.					
Impressions et annon., timbres et cachets, serrures de malles, frais de route, com- ptes de fournisseurs, etc., etc.	65,844 14	13,285 97	10,357 35	*5,986 86	†7,029 15
Totaux	1,164,827 89	132,106 80	182,230 36	14,716 63	59,722 57 14,716 63 182,230 36 132,106 80 1,164,827 89
Total					1,553,604 25

* Cette somme comprend les \$5,388.76 payés aux postes des Etats-Unis pour le transport, sur leur territoire, entre Windsor, Ontario et Pembina, des malles passant entre Manitoba et le reste du territoire canadien.

† Cette somme comprend \$4,429.30 payés aux Etats-Unis, pour le transport, sur leur territoire, entre Windsor, Ontario, San Francisco et le détroit de Puget, des malles passant entre la Colombie Britannique et le reste du territoire canadien.

SERVICE DE LA CORRESPONDANCE PAR PAQUEPOTS AVEC LE ROYAUME-UNI.

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

ÉTAT 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 1872 et 1873, avec le nombre des lettres et des journaux expédiés à destination ou venant des États-Unis, par cette voie, pendant les mêmes années.

	VENANT DU CANADA.				DES E.-U.		A DESTINATION DU CANADA.				DES E.-U.	
	Lettres.	Journaux.	Livres.	Spécim. et échantil.	Lettres.	Journaux.	Lettres.	Journaux.	Livres.	Spécim. et échantil.	Lettres.	Journaux.
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
1873.	847,150	727,743	17,501	5,683	216,508	125,585	929,094	879,726	34,487	18,735	5,488	3,906
Augmentat'n	36,904	11,394	6,022	1,958	55,309	29,573	94,593	37,978	.....	5,291	.....	.....
Diminution..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,377	.....	220	1,580

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

ÉTAT 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 pour l'année 1873.

	Lettres.	Journaux.	Livres.	Spécimens et échantillons.
Nouveau-Brunswick.....	39,460	49,924	2,389	934
Nouvelle-Ecosse.....	281,880	315,557	14,934	3,549
	321,340	365,481	17,323	4,483

CORRESPONDANCE AVEC LES ETATS-UNIS.

Le produit des ports sur les lettres qui ont circulé entre le Canada et les Etats-Unis, pendant l'année expirée le 30 juin 1873 a été comme suit :—

	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.....	175,253 09	187,199 35
Par les malles qui ont circulé entre les bureaux d'échange du Nouveau-Brunswick et ceux des Etats-Unis.....	30,904 99	31,241 09
Par les malles qui ont circulé entre les bureaux d'échange de la Nouvelle-Ecosse et ceux des Etats-Unis.....	9,800 50	9,625 71
	215,958 58	228,066 15
		215,958 58
TOTAL.....	.....	.....444,024 73

Une partie considérable de la correspondance de la Nouvelle-Ecosse avec les Etats-Unis passe par les bureaux d'échange du Nouveau-Brunswick, et naturellement elle entre dans le compte de ces bureaux,

La correspondance totale avec les Etats-Unis pendant l'année 1872, s'est élevée à \$436,795.19.

Il y a eu échange de malles avec les Etats-Unis aux bureaux de poste suivants, en Canada.

Nom du bureau.	Perçu en Canada.	Perçu aux Etats-Unis.
ONTARIO ET QUÉBEC.		
	\$ cts.	\$ cts.
Brockville	40 26	85 88
Chemin de fer de Buffalo et du lac Huron.....	4,396 39	3,692 73
Clifton	1,109 61	994 35
Fort Erié.....	214 05	239 78
Chemin de fer Grand Occidental	74,471 91	80,559 87
Hamilton.....	4,246 07	3,685 29
Hereford	5 85	2 71
Huntingdon	20 24	13 69
Kingston	5,151 71	5,008 68
London	327 63	520 48
Lennoxville	2,596 35	5,092 01
Montréal.....	35,473 94	44,568 95
Chemin de fer de Montréal et Island Pond.....	8,823 61	8,811 01
Morrisburg.....	94 19	159 80
Niagara	40 90	3 13
Ottawa	2,708 91	1,930 65
Port Hope	1,119 80	680 58
Prescott.....	6,153 01	4,622 67
Québec.....	2,844 89	2,524 51
Station de St. Armand	323 72	216 96
St. Jean (Québec).....	776 95	348 75
Sarnia.....	2,041 59	2,803 61
Sombra	58 40	69 92
Chemin de fer du Sud-Est.....	267 22	152 46
Stanstead	135 60	103 53
Baie du Tonnerre	11 79	0 32
Toronto.....	12,758 87	15,050 63
Chemin de fer de jonction de Vermont.....	406 11	562 36
Windsor.....	8,632 52	4,694 04
Totaux	175,252 09	187,199 35
NOUVEAU-BRUNSWICK.		
Frédéricton	426 50	487 07
St. André.....	50 68	22 00
St. Jean.....	24,042 29	24,689 52
St. Etienne.....	531 27	183 01
Chemin de fer de E. O.....	5,639 33	5,628 24
Woodstock	214 92	231 25
Totaux.....	30,904 99	31,241 69
NOUVELLE-ÉCOSSE.		
Halifax	9,675 68	9,592 26
Yarmouth.....	124 82	33 45
Totaux.....	9,800 50	9,625 71

CHARGEMENTS.

Les affaires de cette branche du service postal augmentent rapidement, car le nombre des lettres enregistrées à presque doublé depuis 1860. Nous sommes aussi heureux de pouvoir dire que malgré cette augmentation, la sécurité comparative offerte à ces lettres n'a pas diminué.

En 1868 le nombre total enregistré était de.....	700,000
1869 " "	850,000
1870 " "	1,000,000
1871 " "	1,100,000
1872 " "	1,277,000
1873 " "	1,377,000

De ce nombre, en 1873,

Ontario et Québec sont portés pour.....	1,231,000
Le Nouveau-Brunswick "	57,000
La Nouvelle-Ecosse "	81,000
Manitob "	3,000
La Colombie-Britannique "	5,000

Total..... 1,377,060

Les cas de pertes de lettres et ceux où l'on a prétendu que les lettres avaient été perdues ont été comme suit :—

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

Classement.	Ontario et Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Manitoba.	Columbie Britannique.
Lettres contenues dans des sacs de malles ou des paquets, qu'on a déclaré n'être pas parvenues aux bureaux de leur destination, la cause n'étant pas connue..	2	.....	.....	.....	.....
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 conséquent été remboursé par l'agent en faute ou responsable.....	17	1	.....	.....	.....
Lettres soustraites dans les bureaux de poste.....	5	.....	.....	.....	.....
Lettres détruites accidentellement.....	4	.....	.....	.....	.....
Cas à l'égard desquels l'enquête se poursuit.....	1	.....	.....	.....	.....
Total	29	1	.....	.....	.....

L'année dernière, la proportion de lettres chargées qui par des causes diverses ne s'étaient pas rendues à leur destination, était de une sur 33,000 ; cette année, elle paraît avoir été en moyenne de une seulement sur 45,900.

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

Classement.	Ontario et Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Manitoba.	Colombie Britannique.
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.....	19	1	2	.....	.....
Cas où il a été constaté que la perte était due à un défaut de soin ou à ce que des agents avait laissé les lettres exposées, pendant que le bureau en était chargé, et où la somme perdue ou la différé, a été remb. par l'ag. responsable.	12	1	1	.....	.....
Cas à l'égard desquels l'enquête se poursuit	5	1	.....	.....	.....
Total.....	36	3	3	.....	.....

Les lettres faisant l'objet de ce chapitre appartiennent à cette correspondance qui est ou non enregistrée et à l'égard de laquelle il y a eu erreur en comptant la somme mise dans les lettres ou quant au temps de l'envoi ou de la réception. Les faits établis dans le cours d'une enquête permettent quelquefois au bureau de poste de prouver en dehors de tout doute que la prétendue soustraction d'une partie du contenu d'une lettre est due à des causes qui se sont produites avant le dépôt à la poste ou après sa livraison ; mais le plus fréquemment on n'obtient de preuve certaine au-delà des impressions ou assertions de l'expéditeur et du destinataire de la lettre, lesquelles sont souvent contradictoires quant à la somme qu'elle renfermait.

POSTE AUX MENUS ARTICLES.

Le nombre des paquets expédiés par la poste aux menus articles en 1873 a été approximativement.

	Nombre de paquets.	Produit du port.
En Ontario et Québec, de	85,300	\$ 12,300
Dans le Nouveau-Brunswick, de.....	9,000	1,510
Dans la Nouvelle-Ecosse, de	16,000	2,900
Dans Manitoba, de.....	1,000	450
Dans la Colombie-Britannique, de.....	1,000	450
	112,300	17,610

LETTRES DE REBUT.

Le nombre des lettres qui ont passé par le bureau des rebuts en 1873, a été de 426,886, dont 3,089 étaient enregistrées.

Le chiffre du port des lettres mises au rebut dans les postes du Canada est d'environ \$5,000.

ETAT de l'approvisionnement et de la fourniture de timbres-postes et de cartes postales pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Dénomination.	Nombre de timbres postes restant de l'année dernière.	Reçu des fabricants.	Renvoyé par les maîtres de postes.		Articles en suspens.	Nombre total de timbres-postes et cartes postales.	Montant.	Dénomination.	Fourni aux maîtres de poste pendant l'année.	Timbres poste gâtés et détruits.	Articles en suspens.	Approvisionnement existant le 30 juin 1873.	Nombre total de timbres-postes et de cartes postales.	Montant.
			Propres à servir.	Impropres à servir.										
1/2	86,300	400,000	.....	1,089	100	487,489	\$ 2,437 44½	1/2	401,800	1,089	100	84,500	487,489	\$ 2,437 44½
1	1,291,700	6,400,000	.....	1,332	900	7,693,932	76,939 32	1	6,906,200	1,332	900	785,500	7,693,932	76,939 32
2	763,000	3,500,000	.....	2,533	4,400	4,269,933	85,308 66	2	3,393,800	2,533	4,400	869,200	4,269,933	85,398 66
3	1,682,300	19,900,000	.....	6,268	783	21,589,351	647,680 53	3	18,969,500	6,268	783	2,612,800	21,589,351	647,680 53
6	666,400	3,800,000	.....	1,753	.....	4,468,153	268,089 18	6	3,866,250	1,753	.....	600,150	4,468,153	268,089 18
12½	1,169,000	.....	.....	1,328	.....	1,170,928	146,366 00	12½	69,950	1,328	.....	1,099,650	1,170,928	146,366 00
15	274,850	.....	.....	350	.....	275,200	41,280 00	15	85,000	350	.....	189,850	275,200	41,280 00
Cart.-p.	467,300	1,773,000	.....	329	.....	2,240,629	22,406 29	P. Cards	1,857,500	329	.....	382,800	2,240,629	22,406 29
							1,290,597 42½							1,290,597 42½

Valeur des approvisionnements fournis dans l'année jusqu'au 30 juin 1873 :—

A Ontario et à Québec.....	\$798,873 25
Au Nouveau-Brunswick.....	60,800 00
A la Nouvelle-Ecosse.....	104,287 50
A la Colombie Britannique.....	11,800 00
Au Manitoba.....	4,315 00
	\$980,075 75

Le nombre des timbres-postes et des cartes postales fournis en 1873 excède celui de 1872, de \$147,840 50.

OPERATIONS DU SERVICE DES MANDATS D'ARTICLES D'ARGENT.

Les états détaillés qui accompagnent ce rapport montrent les résultats suivant.

	Ontario et Quebec.	Nouveau- Brunswick.	Nouvelle- Ecosse.	Colombie Britannique.
No. de bureaux de mandats d'articles d'argent	517	46	78	3
Montant total des mandats d'articles d'argent livrés pendant l'année.....	\$ cts. 3,778,613 76	\$ cts. 1,001,331 89	\$ cts. 1,371,154 27	\$ cts. 26,805 22
Recette nette prod. par les mand. d'art. d'arg.	24,564 55	3,072 32	5,085 88	630 00
Frais d'administration, y compris les appointements des bureaux de surintendance à Ottawa, à St. Jean et à Halifax.....	15,154 10	2,524 00	4,927 09	.....

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'article^s d'argent ; cette rétribution, qui ne peut guère être séparée de la dépense générale de bureaux de ville, a pu s'élever approximativement :

Pour Ontario et Québec, à	\$4,000
“ le Nouveau-Brunswick, à	800
“ la Nouvelle-Ecosse, à	800
“ la Colombie-Britannique, à	300

Le chiffre total des mandats émis le 30 juin 1872 était de.... \$5,144,834 31
 “ “ “ 1873 “ 6,177,905 14

ÉTAT des opérations de la caisse d'épargne des postes, Canada, du 1er avril 1868 au 31 décembre 1873.

Périodes.	Nombre de caisses d'épargne des bureaux de poste, fin de chaque période.	Nombre de dépôts pendant chaque période.	Montant total de ces dépôts.		Montant moyen de chaque dépôt.		Nombre de remboursements pendant chaque période.	Montant total des remboursements (deniers comptants.)		Montant moyen de chaque remboursement (chèques).		Dépense totale d'administration.	Dépense moyenne de chaque opération, savoir : de chaque dépôt + Cts. \$ c	Dépense de pourcentage d'administration pour bal. due aux déposants. + c	Nombre de comptes ouverts pendant chaque période.	Nombre de comptes restant ouverts jusqu'à la fin de chaque période.	Intérêt alloué aux déposants.		Montant total au crédit des comptes ouverts, y compris les intérêts, fin de chaque période.	Montant moyen au crédit de chaque période.
			\$	\$ c	\$	\$ c		\$	\$ c	\$	\$ cts.						\$	\$ cts.		
Trimestre expiré le 30 juin 1868.....	81	3,247	212,507	65 44	166	8,857	48 53 35	3,389	43	.....	.....	2,146	44	2,102	939	37	204,588	89	97	33
Année expirée le 30 juin 1869.....	213	16,653	927,885	55 71	4,787	296,754	35 61 99	5,808	14	23 1/10	0 67	6,429	1,319	7,212	21,094	72	856,814	26	118	80
Année expirée le 30 juin 1870.....	226	24,994	1,347,901	53 93	9,478	664,555	51 70 11	8,128	12	20 3/10	0 51	7,823	2,867	12,178	48,689	08	1,588,848	83	130	41
Année expirée le 30 juin 1871.....	230	33,286	1,917,576	57 66	15,148	1,083,438	86 72 10	11,108	40	20	0 44	9,424	4,449	17,153	84,273	68	2,497,259	65	145	59
Année expirée le 30 juin 1872.....	235	39,489	2,261,631	57 27	19,325	1,571,865	19 81 33	12,242	34	20 1/10	0 39	10,846	6,940	21,059	116,174	55	3,096,900	01	147	04
Année expirée le 30 juin 1873.....	239	44,413	2,306,918	51 94	22,159	1,925,999	82 86 91	15,083	78	22 1/10	0 47	11,965	9,528	23,526	126,932	88	3,207,051	57	186	32
Semestre expiré le 31 décembre 1873.....	242	23,562	1,207,682	51 26	11,316	966,316	43 85 39	6,625	54	19	0 40	6,379	5,003	24,902	4,748	33	3,248,965	47	130	47
Cinq ans et neuf mois expirés le 31 décembre 1873.....	242	185,614	10,182,100	.....	82,379	5,527,357	34	67,395	75	.....	.....	55,042	30,140	24,902	492,852	61	13,248,965	47	180	47

* 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 à 3 pour cent du Canada.

† Ces chiffres n'embrassent pas l'intérêt dû aux déposants pour les six mois expirés le 31 décembre 1873. Cet intérêt ne sera compté que le 30 juin 1873.

‡ Les fluctuations dans les frais de transaction et dans le pourcentage des frais d'administration sont dues à de fortes déboursés faits en une année pour services non entièrement imputables à cette même année. La nature des affaires de la banque d'épargne exige que les maîtres-de-poste aient en main une bonne quantité de livrets et autres formulés, et qu'un bureau principal il y ait un approvisionnement de ces formulés, grands-livres, etc. En faisant de fortes commandes de ces articles, il y a la fois économie et avantage pour le service. Le renouvellement de deux ou trois articles de papeterie suffit, par conséquent, pour augmenter les frais d'une année à un chiffre assez élevé sur les années précédentes pour mériter une explication.

Le 31 décembre 1873, le nombre des déposants de la caisse d'épargne était de 24,902, ce qui donne une augmentation de 1,899 depuis la date correspondante de l'année précédente. En 1873, 12,226 nouveaux comptes ont été ouverts et 10,327 fermés.

Des 185,614 dépôts faits depuis le commencement des opérations le 1er avril 1868, 8,549 ont été faits en d'autres lieux qu'à ceux où les déposants avaient ouvert leurs comptes.

Des 82,379 remboursements faits durant la même période, 11,420 ont été effectués ailleurs que là où les déposants avaient d'abord ouvert un compte.

Ces chiffres démontrent que les déposants profitent largement de la facilité qu'ils ont de déposer ou retirer leurs fonds à aucun des bureaux de poste autorisés à faire le commerce de banque d'épargne, et cela sans avis ou sans changer de livret.

Nulle perte, par fraude ou autrement, n'a été soufferte depuis l'établissement de la banque d'épargne des postes. Depuis le dernier rapport, une seule tentative de fraude a eu lieu, mais elle a été promptement découverte et le délinquant a été jugé et condamné à trois ans de prison.

D. A. MACDONALD,
Maître-Général des Postes.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
OTTAWA, 1er mars 1874. }

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 1873.

Nom du paquebot.	Départs de Queens-town, 1873.	Arrivées à Halifax, 1873.	Nom du paquebot.	Départs d'Halifax, 1873.	Arrivées à Queens-town, 1873.
* Scandinavien.....	Janvier 4.....	Janvier 14.....	Moravian.....	Janvier 14.....	Janvier 24.....
Peruvian.....	do 15.....	do 30.....	Scandinavian.....	do 28.....	Février 6.....
Nestorian.....	do 29.....	Février 9.....	Peruvian.....	Février 11.....	do 22.....
Manitoban.....	Février 12.....	do 25.....	Nestorian.....	do 26.....	Mars 7.....
Austrian.....	do 26.....	Mars 10.....	Manitoban.....	do 11.....	do 21.....
North American.....	do 12.....	do 23.....	Austrian.....	do 25.....	Avril 3.....
Nestorian.....	do 26.....	Avril 5.....	North American.....	do 8.....	do 20.....
† Hibernian.....	do 9.....	do 18.....	Nestorian.....	0.....	do 30.....
Moravian.....	do 23.....	Mai 3.....	Hibernian.....	6.....	Mai 15.....
Nestorian.....	do 7.....	do 16.....	Moravian.....	do 20.....	do 28.....
do.....	do 21.....	do 31.....	Nestorian.....	do 3.....	do 11.....
Peruvian.....	do 4.....	do 13.....	Austrian.....	do 17.....	do 25.....
Nestorian.....	do 18.....	do 27.....	Peruvian.....	do 1.....	Juillet 10.....
Hibernian.....	do 2.....	Juillet 13.....	Nestorian.....	do 15.....	do 24.....
Austrian.....	do 16.....	do 25.....	Hibernian.....	do 23.....	do 8.....
Nestorian.....	do 30.....	Août 8.....	Austrian.....	do 12.....	do 21.....
Hibernian.....	do 13.....	do 23.....	Nestorian.....	do 26.....	Septembre 3.....
Austrian.....	do 27.....	Septembre 6.....	Hibernian.....	do 9.....	do 18.....
Nestorian.....	do 9.....	do 20.....	Austrian.....	do 24.....	Octobre 3.....
Hibernian.....	do 24.....	Octobre 3.....	Nestorian.....	do 7.....	do 15.....
Austrian.....	do 8.....	do 19.....	Hibernian.....	do 21.....	do 31.....
Nestorian.....	do 22.....	Novembre 2.....	Austrian.....	do 4.....	Novembre 13.....
Scandinavian.....	do 5.....	do 14.....	† Nestorian.....	do 21.....	do 30.....
Nestorian.....	do 19.....	do 29.....	Hibernian.....	do 16.....	Décembre 11.....
Canadian.....	Décembre 3.....	Décembre 13.....	Caspian.....	do 16.....	do 25.....
Phœnician.....	do 17.....	Janvier 3, 1874.....	Canadian.....	do 30.....	Janvier 9, 1874.....
Hibernian.....	do 31.....	do 14.....			

Durée moyenne de la traversée, 9 jours.

* Cette malle a été transportée par un paquebot canadien.

† A partir de cette date, les paquebots ont arrêté à St. Jean, Terre-Neuve, pendant la saison de navigation.

Durée moyenne de la traversée, 11 jours.

† Arrêté sur le St. Laurent à cause de brume.

TABLEAU des traversées, du nombre de passagers et des cargaisons des paquebots de la compagnie des paquebots océaniques de Montréal faisant à l'entreprise le service du transport des malles de Liverpool à Portland, et de Portland à Liverpool, du 7 novembre 1872 au 3 mai 1873, temps net, après déduction des retards.

PAQUEBOT.	CAPITAINE.	Parti de Liverpool.	Arrivé à Portland.	Traversée.		Nombre de passagers.	Fret en tonn'x.		Parti de Portland.	Arrivé à Liverpool.	Traversée.		Barils.		Boisseaux de grain.	Barils de beurre.	Btes. de fromage.	Divers.	Colis de provisions.	Total rééduit en barils.			
				Jours.	H. M.		Portland.	Canada.			Jours.	H. M.	Alca-li.	Farine.									
Moravian	Graham	Nov. 7.	Nov. 19.	11	8 05	187	75	1,465	Déc. 1er	Déc. 11.	10	7 00	67	2,100	29,722			618	273	9,718			
Polynesian	Brown	" 14.	" 26.	10	23 05	267	236	1,790	" 7.	" 17.	9	6 40	142	31	6,600	31,133	3,945	5,522	214	270	18,004		
Scandinavian	Ritchie	" 21.	Déc. 3.	11	18 15	129	481	1,261	" 14.	" 29.	12	0 15	90	18	2,200	24,136	793	881	825	563	10,221		
Prussian	Dutton	" 28.	" 12.	12	8 00	112	475	935	" 22.	" 31.	9	9 00	42		2,300	19,942	2,860	160	1,991	487	11,150		
Peruvian	Smith	Déc. 5.	" 19.	12	17 20	138	417	929	" 29.	Jan. 9.	9	12 45	29	25	700	9,631	1,555	974	996	781	6,418		
Sarmatian	Wylie	" 13.	" 26.	12	1 45	201	423	1,101	Jan. 5.	" 14.	9	9 00	75	60	2,200	10,636	1,431	86	1,540	1,908	10,586		
Moravian	Graham	" 19.	Jan. 1er	12	19 30	90	294	1,137	" 12.	" 24.	10	23 30	57	303	1,112	15,301	1,373	116	1,134	1,073	8,556		
Manitoban	Archer	" 26.	" 10.	14	6 00	73	1,036	1,085															
Austrian	Richardson								Jan. 19.	Jan. 29.	10	4 00	96										
Scandinavian	Ritchie	Jan. 2.	Jan. 15.	11	20 15	134	156	1,723	" 26.	Fév. 6.	9	19 30	116	299		16,310	4,619	5,977	2,432	660	12,376		
Polynesian	Brown	" 9.	" 25.	11	21 00	94	355	1,417	Fév. 2.	" 11.	9	8 20	69	251	3,705	3,282	5,134		848	4,586	16,735		
Prussian	Dutton	" 16.	Fév. 2.	15	18 00	114	96	1,484	" 8.	" 18.	9	9 50	62	202	900	3,991	1,324	870	1,615	2,511	9,445		
Hibernian	Watts	" 23.	" 9.	16	19 40	112	793	1,393															
North American	Scott	Jan. 30.	Fév. 12.	12	13 30	110	433	1,245	Fév. 15.	Mars 2.	13	22 00	17	204	501	1,087	1,631	1,546	1,379	1,381	6,684		
Moravian	Graham	" 6.	Fév. 17.	9	9 00	120	586	1,952	" 23.	" 6.	11	11 00	28	227	200	1,914	1,361		1,721	2,513	8,800		
Sarmatian	Wylie	" 13.	" 26.	12	6 40	174	343	1,336	Mars 2.	" 11.	9	11 10	78	127	1,703	340	2,101	775	847	4,692	12,735		
Scandinavian	Aird	" 20.	" 4.	10	16 35	250	978	2,138	" 8.	" 19.	10	3 15	29	280	500	12,585	3,892		1,927	1,690	10,506		
Polynesian	Brown	" 27.	Mars 4.	10	17 00	215	439	1,326	" 16.	" 26.	9	11 55	61	364	1,100	16,809	1,758		7,530	4,463	15,729		
Prussian	Dutton	" 27.	" 13.	13	17 30	258	268	1,101	" 23.	Avril 1.	9	13 00	39	217	101	4,090	822	125	4,491	2,189	11,501		
Peruvian	Richardson	Mars 6.	" 19.	11	7 00	258	268	1,101	" 30.	" 10.	10	6 00	32	154	100	5,851	324	327	3,319	1,064	5,470		
Moravian	Graham	" 13.	" 25.	11	7 00	333	494	1,101	Avril 5.	" 18.	12	14 00	27	221	2,190	7,940	606		1,766	1,960	10,161		
Sarmatian	Wylie	" 20.	" 31.	11	5 25	441	814	1,508	" 19.	" 23.	10	4 40	98	148	1,301	29,472			1,694	2,902	15,093		
Scandinavian	Aird	" 27.	Avril 8.	11	11 45	551	206	975	" 13.	" 30.	10	10 30	44	85	197	13,650		47	530	631	3,722	11,294	
Polynesian	Brown	Avril 3.	" 14.	9	11 45	900	584	714	" 26.	Mai 6.	9	8 00	69	270	450	12,737			1,226	7,061	18,759		
Austrian	Ritchie	" 10.	" 22.	10	22 35	735	282	293	Mai 3.	" 14.	10	13 10	84		599	732			451	2,014	7,498		
						5,747	10,314	29,309							1,451	3,492	30,699	271,321	35,578	17,909	39,415	48,773	247,439
Durée moyenne de la traversée à l'ouest.....				12	2.12	Durée moyenne de la traversée à l'est.....				10	7.14												

TABLEAU des traversées, du nombre de passagers et des cargaisons des paquebots de la compagnie des paquebots océaniques de Montréal faisant à l'entreprise le service du transport des malles de Liverpool à Québec, et de Québec à Liverpool, du 17 avril 1873 au 19 novembre 1873, temps net, après déduction des retards.

Paquebot.	Capitaine.	Parti de Liverpool.	Arrivé à Québec.	Traversée.		Nombre de passagers.	Fret en tonn'x.		Parti de Québec.	Arrivé à Liverpool.	Traversée.		Barils.		Boisseaux de grain.	Barils de beurre.	Btes. de fromage.	Divers.	Colis de provisions.	Madrillers.	Total rééduit en barils.		
				Jours.	H. M.		Québec.	Montréal à l'Ouest.			Jours.	H. M.	Alca-li.	Farine.									
Prussian	Dutton	Avril 17.	Avril 28.	9	6 00	886	109	710	Mai 10.	Mai 21.	10	3 39	122		17,274			174	2,492		9,442		
Circassian	Wylie	" 24.	Mai 7.	11	21 30	1,100	260	815	" 17.	" 28.	11	7 00	163	100	104	38,605			227	2,008		12,127	
Sarmatian	Aird	" 21.	" 12.	10	6 25	1,130	90	1,180	" 24.	Jun 3.	9	16 00	172	218	1,470	53,747		137	2,435	1,261		15,688	
Scandinavian	Smith	" 8.	" 19.	9	17 15	1,048	244	375	" 31.	" 10.	9	12 05	171	222	888	36,916	40	1,585	166	1,338		12,340	
Polynesian	Brown	" 15.	" 25.	9	2 45	1,182	271	1,097	Jun 7.	" 17.	8	22 45	241	156	776	78,348		1,820	804	893		19,604	
Hibernian	Archer	" 22.	Jun 4.	12	2 00	998	51	965	" 14.	" 25.	10	16 00	145	213	1,722	44,854	10	3,646	269	602		13,878	
Prussian	Dutton	" 29.	" 8.	9	9 00	988	42	749	" 21.	Juillet 1.	9	10 00	232	111		28,613	192	4,866	484	1,481		11,509	
Moravian	Graham	" 5.	" 18.	12	5 00	860	192	643	" 28.	" 8.	10	4 00	178	75		24,404	179	9,148	700	332		10,845	
Sarmatian	Aird	" 12.	" 23.	9	17 50	843	277	1,614	Juillet 5.	" 15.	9	11 00	191	132	618	32,929	100	11,271	1,452	824	2,310	16,199	
Circassian	Wylie	" 19.	" 30.	10	1 30	687	89	1,417	" 12.	" 22.	9	23 30	183	189	782	36,234	239	11,448	401	430	495	14,840	
Polynesian	Brown	" 26.	Juillet 6.	8	16 40	658	86	1,582	" 19.	" 28.	8	18 45	191	303	11	44,355	209	14,918	592	1,550	231	18,232	
Scandinavian	Smith	" 16.	" 10.	13	13 00	868	48	752	" 26.	Août 4.	8	21 20	128	50	50	30,754	396	10,422	518	569	772	12,870	
Prussian	Dutton	" 10.	" 19.	8	16 20	525	62	1,306	Août 2.	" 11.	9	8 00	87	25		27,435	499	13,356	369	506	299	12,980	
Moravian	Graham	" 17.	" 28.	10	1 00	388	107	1,245	" 9.	" 19.	9	15 40	105	69	20	10,015	243	16,955	699	567		11,727	
Sarmatian	Aird	" 24.	Août 3.	8	14 00	620	112	1,652	" 16.	" 25.	8	21 30	110	50	100	29,088	565	20,848	1,411	645	1,839	18,940	
Circassian	Wylie	" 31.	" 10.	9	15 55	504	104	1,260	" 23.	Sept. 4.	11	16 45	105			38,083	2,213	8,846	576	491	270	13,967	
Polynesian	Brown	" 7.	" 17.	9	9 30	502	151	2,035	" 30.	" 8.	9	3 25	151			250	36,055	3,339	20,018	502	1,231	3,421	20,997
Scandinavian	Smith	" 14.	" 25.	10	5 00	361	93	1,526	Sept. 6.	" 15.	9	4 00	120			202	27,746	4,542	6,422	330	1,417		13,547
Prussian	Dutton	" 21.	" 30.	8	13 00	715	112	1,045	" 13.	" 23.	9	7 00	112	122		32,114	4,798	8,054	338	344	204	12,638	
Caspian	Trocks	" 28.	Sept. 7.	9	3 00	510	266	1,022	" 20.	" 29.	9	10 00	128			38,745	6,886	2,785	244	837	138	14,266	
Sarmatian	Aird	" 4.	" 15.	9	21 00	612	398	1,399	" 27.	Oct. 6.	9					43,651	7,070	3,801	24	1,022	360	16,350	
Circassian	Wylie	" 11.	" 22.	10	7 40	600	447	1,338	Oct. 4.	" 14.	8	21 10	141			25,424	9,371	8,719	310	1,164		14,862	
Polynesian	Brown	" 18.	" 28.	9	17 00	654	632	2,007	" 11.	" 20.	9	11 00	120	50		45,150	6,687	3,817	234	1,190	4,613	19,358	
Scandinavian	Smith	" 25.	Oct. 5.	9	11 40	520	465	1,074	" 18.	" 28.	8	16 15	132	15		25,570	8,091	3,230	196	751		13,672	
Prussian	Dutton	" 2.	" 16.	11	21 00	443	150	1,400	" 25.	Nov. 3.	8	23 00	120	24	233	16,710	6,105	11,597	283	799	150	12,832	
Caspian	Trocks	" 9.	" 20.	10	8 35	373	113	2,051	Nov. 1.	" 11.	10	4 00	137	30	2	27,434	7,735	8,323	768	1,194		15,066	
Sarmatian	Aird	" 16.	" 27.	10	8 20	523	187	1,643	" 8.	" 19.	10	00 15	152	145	4	32,444	6,152	7,235	2,036	1,073	320	16,743	

ETAT No. 1 A.

ETAT des recettes et des dépenses du département des postes du Canada, dans les provinces d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

RECETTES.	Montant. \$ cts.	Montant total.	DÉPENSES.	Montant. \$ cts.	Montant total.
Balances dues par les maîtres de poste le 30 juin 1872			Report.		
Montant brut des droits de port (argent) (timbres), 840,780 54½	276,671 47		Transport des malles par terre, do aux stations de chemins de fer, et retour	288,688 41	
du loyer des boîtes aux lettres, 6,292 05			2, A. Transport des malles par bateaux à vapeur et voiliers	19,692 24	
de recettes diverses 96 30		1,122,810 36½	Transport des malles par chemin de fer	27,758 82	
			{ Confection et raccomodage de sacs de malle.	284,867 72	
Montant de recettes diverses au département des postes	1,117 88		8,514 37	579,521 56	
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 le département des postes pendant l'année	64,000 00		3, A. Salaires	476,082 79	
Port canadien perçu dans la Grande-Bretagne, non compris dans l'item ci-dessus	13,705 51		{ B. Allocations pour ré-expéditions, C. Allocat. pour loyer, combust. et éclairage, D. Escompte aux vendeurs de timbres-poste.	20,469 88	
Moin—pour lettres renvoyées, refusées, mal dirigées et ré-expédiées	1,201,683 75½		{ E. Frais de route, F. Comptes d'ouvriers et fournisseurs, G. Loyers et taxes, D. Papeterie, impressions et annonces, E. Combustible et éclairage, F. Divers déboursés	12,093 00	
Balance	9,102 98½	1,192,530 77	Bal. dues par les maîtres de poste, le 30 juin 1873	10,848 56	
		4,088 12		20,089 11	
		1,222,406 08		2,595 05	
				10,433 55	
				11,049 08	
				10,882 79	
				65,844 14	
				57,578 19	
				1,222,406 08	

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 1, B.

ETAT des recettes et des dépenses du département des postes du Canada, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

RECETTES.	Montant.	Montant total	DÉPENSES.	Montant.	Montant total.
	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste le 30 juin 1872.		2,724 83	Etat	77,781 97	
Montant brut des droits de port (argent) \$15,732 79			{ Transport des malles par terre.....	3,135 28	
do do (timbres) 93,784 10			do aux stations de chemin de fer, et retour.....	4,512 03	
do do loyer des boîtes aux lettres... 1,283 00			2, B. { Transport des malles par bateaux à vapeur et voiliers.....	18,615 04	
do diverses recettes.....	110,799 89		{ Confect, et raccom, de sacs de maille et cadènes.....	1,202 44	105,246 76
Moins — pour lettres renvoyées, refusées, mal dirigées, et ré-expédiées.....	1,049 50	109,750 39	3, B. { A. Salaires.....	64,011 68	
			{ B. Allocations pour ré-expéditions.....	313 85	
			{ C. Allocat. pour loyer, combust. et éclairage.....	1,740 00	
			{ D. Escompté aux vendeurs de timbres-poste.....	560 72	66,626 25
			4, B. { A. Frais de route.....	1,069 51	
			{ B. Comptes d'ouvriers et fournisseurs.....	383 30	
			{ C. Loyers et taxes.....	7,486 96	
			{ D. Papeterie, impressions et annonces.....	1,373 60	
			{ E. Combustible et éclairage.....	1,373 60	
			{ F. Divers déboursés.....	43 98	
			{ Gratificat, payée pour let. transp. par navires.....		10 357 35
Balance		73,556 93	Balances dues par les maîtres de poste le 30 juin 1873.....		3,801 79
		186,032 15			186,032 15

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 1, 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, 1873.

RECETTES.	Montant \$ cts.	Montant total	DÉPENSES.	Montant.	Montant total \$ cts.
Balances dues par les maîtres des poste le 30 juin, 1872	.....	\$ 3,615 29	Etat { Transport des malles par terre..... do aux stations de ch, de et retour..... do par bateaux à vapeur et voiliers..... do chemins de fer..... Confection et raccommodage de sacs de malle et cadenas.....	\$ 38,810 43 1,086 13 6,673 82 18,409 95 1,110 85	66,091 18
Montant brut des droits de port (argent). 14,714 14	.....		2, C.	50,444 40 930 00	
do (timbres). 67,238 76½	.....			
Montant du loyer des boîtes aux lettres . 1,017 79	.....		3, C.	1,195 00 160 25	
Montant de diverses recettes.....	82,970 69½		{ A. Salaires..... B. Allocations pour ré-expéditions..... C. Allocations pour loyer, chauffage et éclairage..... D. Escompte aux vendeurs de timb.-postes.....	1,789 29 1,406 58 1,260 00 6,782 19 932 60	52,729 65
Moins—pour lettres envoyées, refusées, mal dirigées et ré-expéditées.....	834 84½	82,135 85	{ 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..... G. Gratif. payée pour let. transp. par navires.....	1,789 29 1,406 58 1,260 00 6,782 19 932 60 1,063 15 52 16	
Balances.....	.....	51,605 74	Balances dues par les maîtres de poste, le 30 juin 1872		13,285 97
		137,356 88			5,250 08
					137,356 88

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, 1873.

RECETTES.	Montant.	Montant total	DÉPENSES.	Montant.	Montant total
	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste le 30 juin, 1872	.....	242 48	Etat	5,771 69	5,771 69
Montant brut des droits de port (argent) .. \$779 98	.....		2, D. { Transport des malles par terre.....		
do do (timbres). 4,349 96	.....		do { aux stations de ch. de fer et retour.		
Montant du loyer des boîtes aux lettres.....	.....		do { bateaux à vapeur et voiliers.....		
Montant de diverses recettes.....	5,129 94		do { chemins de fer.....		
Moins—pour lettres renvoyées, refusées, mal-dirigées et ré-expédiées.....	79 82	5,050 12	{ Confect. et racomm. de sacs de maille et cadén.		
			{ A. Salaires.....	2,958 08	5,771 69
			{ B. Allocation pour ré-expédition.....		
			{ C. do loyer, chauffage et éclairage.....		
			{ D. Escompte aux vendeurs de timb.-postes.....		
			{ A. Frais de route.....	15 28	
			{ B. Comptes d'ouvriers et fournisseurs.....	180 00	
			{ C. Loyers et taxes.....	56 44	
			{ D. Papeterie, impressions et annonces.....	349 83	
			{ E. Chauffage et éclairage.....	5,394 31	
			{ F. Divers déboursés.....		
Balance.....		11,160 45	Balances dues par les maîtres de poste le 30 juin 1873.		5,986 86
		16,453 05			1,736 42
					16,453 05

A. CAMPBELL,
Maître Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No. 1, E.

ÉTAT des recettes et dépenses du département des postes du Canada, dans la Province de la Colombie-Britannique pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

(N. B.—Comprenant certains items des recettes et dépenses depuis le 20 juillet 1871.)

RECETTES.	Montant.	Montant total.	DEPENSES.	Montant.	Montant total.
	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste le 29 juill. 1871.			Transport des malles par terre.....	31,475 88	
Montant brut des droits de port (argent). \$ 2,959 44			do aux stations de ch. de fer et retour.....		
do do (timbres) 13,774 49			do do par bateaux à vapeur et voiliers.....	14,559 08	
do do loyer des boîtes aux lettres.... 843 00			do do chemins de fer.....	234 66	46,269 62
do diverses recettes.	17,576 93		{ Confaction et rac. des sacs de malle et cadenas		
			{ A. Salaires.....	6,120 72	
			{ B. Allocations pour ré-expéditions.....	153 08	
MORVS—pour lettres renvoyées, refusées, mal dirigées et ré-expédiées.....	59 69		{ C. do pour loyer, combustible et éclairage.....	150 00	
Balances dues aux maîtres de poste le 30 juin 1873.		17,517 24	{ D. Escompte aux vendeurs de timb.-postes.....		6,423 80
		1,146 75			
			{ A. Frais de route.....		
			{ B. Comptes d'ouvriers et fournisseurs.....	971 48	
			{ C. Loyers et taxes.....	125 00	
			{ D. Papeterie, impressions et annonces.....	955 40	
			{ E. Combustible et éclairage.....	361 50	
			{ F. Divers déboursés.....	4,615 77	
Balance		41,058 58			7,029 15
		59,722 57			59,722 57

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 2, A.

DETAIL 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 1873.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.			Période.	Montant.
Abbott's Corners et Frelighsburg	C. Scofield	En voiture	6 $\frac{1}{2}$	2	12	mois	68 00	
Abercorn et Gleu 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 00	
Acton Vale et St. Théodore	P. Decelle	do	4	3	12	do	50 00	
Adamsville et Brigham	R. Goddard	do	4	6	12	do	90 00	
Adamsville et Granboro'	do	do	6	3	12	do	78 00	
Adderley et St. Pierre Baptiste	P. A. Drolet	A chev. ou en voit.	3	3	12	do	45 00	
Addington Road et Harlowe	G. Bishop	do	4	1	12	do	20 00	
Addison et station du chemin de fer de Brockville et Ottawa	A. Taplin	En voiture	7	6	12	do	127 00	
Agincourt, station d', et L'Amaroux	W. Long	A chev. ou en voit.	4	3	7	do	40 83	
Ailsa Craig et Falkirk	T. Hey	Facultatif	4	3	12	do	88 00	
Aird et Clarenceville	S. O. Clark	En voiture	6	3	12	do	60 00	
Airlie et Banda	R. Dixon	Facultatif	4 $\frac{1}{2}$	2	12	do	49 00	
Alberton et Lynden	L. Lawrence	A chev. ou en voit.	7	3	12	do	150 00	
Albion et Macville	G. Taylor	do	3	3	12	do	65 00	
Albion et Mount Hurst	do	do	6	3	12	do	48 00	
Albion et Palgrave	R. Elliot	En voiture	14	3	12	do	234 00	
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 Watertown	A. Baker	A cheval	2 $\frac{1}{2}$	12	12	do	218 00	
Alexandria et Athol	C. McGregor	do	20	3	4	do	58 33	
do do	J. Fisher	do	20	3	8	do	152 66	
Alfred et L'Original	E. Holmes	Facultatif	15 $\frac{1}{2}$	3	6	ms. 27 jrs.	95 00	
Algonquin et Maitland	E. McKenzie	A chev. ou en voit.	6	2	12	mois	52 00	
Allardale Mills et Keene	T. Aitkin	Facultatif	2 $\frac{1}{2}$	6	12	do	46 00	
Allard Settlement et Nouvelle	A. Kerr	A chev. ou en voit.	6	2	12	do	40 00	
Allendale et Painswick	J. Huggard	do	3 $\frac{1}{2}$	3	9	do	45 00	
do do	J. J. Ford	do	3 $\frac{1}{2}$	3	3	do	15 00	
Alliston et Elm Grove	J. Berridge	do	6	6	12	do	174 50	
Alloua et Edmonton	W. Townsend	Facultatif	3	3	12	do	39 00	
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	3	do	22 50	
Alma et Winfield	T. Hamblly	do	8	3	9	do	105 00	
Almonte et Clandeboyne	H. Kennedy	do	6	2	3	do	20 00	
Almonte et Clayton	J. Gemmill	En voiture	11	6	12	do	312 00	
Almonte et Powell	D. Egan	do	5	2	4	do	40 83	
Almonte et Huntley Ouest	E. Horan	A chev. ou en voit.	8	3	5	do	62 50	
Alport et Bracebridge	W. H. Taylor	En voiture	4	2	5	ms. 10 jrs.	47 00	
Alton et Cataract	J. McQuarrie	do	3	6	3	mois	22 50	
do do	G. Justman	do	3	6	3	do	22 50	
do do	A. Dick	do	3	6	6	do	44 50	
Alvanley et Colpoys' Bay	J. Webster	A chev. ou en voit.	18	1	1	mois	10 66	
Alvinston et Florence	J. Cummings	Facultatif	18	3	9	mois	231 25	
Alvinston et Watford	do	do	8	3	9	do	95 25	
do do	W. Ellis	do	8	3	3	do	25 00	
Amberley et Lurgan	J. P. McCrindle	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	En voiture	18	6	9	do	225 00	
do do	A. McKay	do	18	5	3	do	98 25	
Amiens et Lobo	H. Monger	do	3	3	9	do	66 00	
do do	J. McArthur	do	9	3	3	do	22 00	
Ancaster et Hamilton	T. Hunter	do	7	12	12	do	270 00	
Ancienne Lorette et bureau succ.	G. Dufresne	A pied ou en voit.	2	3	12	do	30 00	
Anderson et Kirkton	H. White	Facultatif	5	2	12	do	50 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyagés par semaine.		Période.	Montant.
							\$ cts.
Anderson's Corners et Dewit-ville	J. Anderson	A chev. ou en voit	4	2	12	mois	40 00
Angers et Buckingham	L. Moncion	Facultatif	7	2	2½	do	10 28
Angers et le quai	do	A chev. ou en voit.	5	3	Saison	1872.	42 85
Antrim et Pamure	J. Ring	A cheval	6	2	6	mois	32 00
Appin et Mayfair	J. Dakton	A chev. ou en voit.	33 ³ / ₄	3	10	do	52 06
Apto et Fergusonvale	C. McLaughlin.	Facultatif	33 ³ / ₄	3	12	do	79 11
Arden et Tamworth	G. Boomhower	A chev. ou en voit.	20	1	12	do	99 00
Ardock et Mountain Grove	B. Watkins	do	16	1	2	do	13 00
Ardrea et Orillia	W. Blair	do	5	2	6	ms. 21 jrs.	50 40
Arkona et Keyser	L. Eastman	do	5½	2	12	mois	49 92
Arkona et Widder Station	W. Davidson	En voiture	7½	6	12	do	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. Havey	do	20	3	12	do	280 00
Aros et Kirkfield	C. MacInnes.	Facultatif	5½	1	12	do	42 00
Arthabaska, station d' et Bulstrode	B. Bergeron	do	9	1	12	do	35 00
Arthabaska, station d' et St. Christophe	P. Beauchène	En voiture	3	12	12	do	75 06
Arthabaska, station d' et Ste. Clothilde	J. B. Metivier	do	18	1	12	do	59 00
Arthur et Fergus	R. B. et S. V. Coulson	do	12	6	12	do	200 00
Arthur et Monk	J. Malone	A pied ou en voit.	10	1	12	do	44 00
Arundel et Harrington	D. Dewar	Facultatif	12	1	12	do	52 00
Arva et Ilderton	W. B. Bernard	A pied ou à chev.	25½	2	12	do	140 00
Arva et Union Hill	do	Facultatif	11	2	12	do	85 40
Ashburnham et Peterboro'	R. D. Rogers	do	1½	6	12	do	40 00
Ashdown et Rosseau	J. Ashdown	do	4	2	6	ms. 22 jrs.	29 20
Ashdown et Turtle Lake	D. Ross	do	6½	1	12	mois	40 00
Ashley et Hoath Head	G. Follis	A chev. ou en voit.	6	1	6	do	26 00
Ashton et Prospect	W. Burrows	Facultatif	11	3	12	do	234 00
Atheslitan et Powerscourt	D. W. Johnson	En voiture	2	3	12	do	32 00
Atherley, Beaverton et Orillia	J. Harvie	Facultatif	25	3	12	do	600 00
Atherley et Rathburn	T. Cuddahee	do	6	1	11	do	32 08
Atherton et Delhi	J. A. Kemp	do	3½	2	6	do	19 00
Athlone et Bondhead	T. Millard, jr.	A chev. ou en voit.	35	6	12	do	387 00
Athlone et Mono Mills	E. Tomlinson	do	15	6	12	do	399 80
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	90 00
Aubigny et Sevigné	do	Facultatif	25	1	12	do	64 00
Aubrey et St. Jean Chrysostôme	A. D. Lafleur	A chev. ou en voit.	4	2	12	do	36 00
Aughrim et Bothwell	J. Walker	do	9	3	3	do	32 00
Aultsville et Williamsburg Est.	H. E. Snyder	En voiture	2½	6	12	do	60 00
Aurora et Schomberg	H. Hulse	do	15	6	12	do	290 00
Aurora et White Rose	J. Lloyd	do	4	2	12	do	75 00
Avignon et Matapédia	M. Blaquière	Facultatif	7	1	12	do	35 00
Avoca et Grenville	J. McCallum	En voiture	16	2	2	do	20 83
Avoca et Pointe au Chêne	do	A chev. ou en voit.	7	2	7	do	58 33
Avon et Ingersoll	W. Douglas	En voiture	11	3	12	do	180 00
ÿver's Flat et Boynton	H. Libbey	Facultatif	4½	2	12	do	25 00
ÿlmer et Station Dorchester	R. C. Wright	En voiture	22	3	12	do	248 00
ÿlmer et Hardley	R. Fogarty	do	17	2	7	do	120 00
ÿlmer et Grovesend	R. Thompson	do	11	3	12	do	119 72
ÿlmer et Ottawa	A. M. Holt	do	9	12	12	do	278 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.		Période.	Montant.
			Distance en milles.	No. de voyages par semaine.		
						\$ cts.
Aylmer et Portage du Fort.....	J. Wyman.....	En voiture.....	53	6	1½ mois.	620 00
Aylmer et St. Thomas.....	G. Bates.....	do.....	11½	6	12 do	94 00
Ayr et Galt.....	G. Ray.....	Facultatif.....	12	6	12 do	299 00
Ayr et Station de Paris.....	do.....	do.....	7	6	12 do	199 00
Ayton et Orchard.....	T. Davis.....	En voiture.....	10½	3	12 do	160 00
Baden et Wellesley.....	C. Hardfield.....	do.....	9	6	12 do	399 00
Bagot et Burnstown.....	J. Halliday.....	do.....	5	3	12 do	80 00
Bagot et High Falls.....	T. Dillon.....	Facultatif.....	13	1	12 do	80 00
Bagotville et Chicoutimi.....	A. Neron.....	En voiture.....	13	As	Saison 1872.	29 00
Bailleboro', Mill Brook et Bewdley	T. Bateson.....	A chev. ou en voit.	7 & 4	6 & 2	12 mois.....	239 00
Bala et Gravenhurst.....	E. Jansac.....	Facultatif.....	14	1	1 do	15 00
do do.....	J. Coulter.....	do.....	14	1	4½ do	50 00
Bala et le quai.....	E. Jansac.....	A pied.....	2	2	3 do	13 00
do do.....	T. Burgess.....	do.....	2	2	2ms. 9jours.	9 00
Balderson et Harper.....	F. Daron.....	A chev. ou en voit.	3½	1	12 mois.....	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
Balsam et Myrtle.....	R. Hurlbut.....	En voiture.....	5	6	9 do	112 50
Baltimore et Cobourg.....	J. Davey.....	A chev. ou en voit.	5	3	10 do	62 50
do do.....	G. Kelley.....	do.....	5	3	2 do	12 50
Bamberg et St. Agatha.....	F. Walter.....	do.....	5½	2	12 do	60 00
Banda et Stayner.....	T. Grainger.....	A cheval.....	13	6	12 do	473 00
Bandon et Seaforth.....	A. Campbell and H. W. Allan.....	Facultatif.....	12½	3	12 do	150 00
Bardsville et Falkenburg.....	C. Bard.....	do.....	6½	1	4 do	17 09
Bark Lake et Rockingham.....	R. Skuce, sen.....	A chev. ou en voit.	21	1 & 2	12 do	153 66
Barrie et Ivy.....	J. Scott.....	do.....	13	3 & 6	12 do	367 00
Barrie et Minesing.....	J. Morren.....	do.....	10	2	12 do	60 00
Barrie et Penetanguishene.....	C. E. Smith.....	En voiture.....	32	6	12 do	793
Barrie et Phepston.....	W. H. Crosby.....	Diligence ou voit.	14	3	12 do	280 (t)
Barrington et Sherrington.....	H. Emerson.....	A chev. ou en voit.	5	3	9 do	56
Bath, Emerald et Stella.....	A. McMillen.....	Facultatif.....	7	2	12 do	90 0
Batiscan et St. Narcisse.....	A. Lacoursière.....	En voiture.....	9	3	12 do	72
Batiscan, Pont de, et St. Pierre les Bequets.....	T. Lesage.....	do.....	3	6	Saison 1872.	12 00
Batiscan, Pont de, et St. Stanislas	N. Trugère.....	do.....	14	6	12 mois.....	172 00
Battersea et Kingston.....	J. Holder.....	Facultatif.....	16	3	12 do	187 48
Bayfield et Seaforth.....	T. Johnston.....	En voiture.....	15	6	12 do	349 00
Bayham et Ingersoll.....	C. Cook.....	do.....	20	3	12 do	325 00
Beachburg et Pointe Gower.....	D. Gervais.....	A chev. ou en voit.	9	2	9 do	54 00
do do.....	F. M. Carswell.....	do.....	9	2	3 do	24 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
Beamsville et Candaville.....	J. A. McQueen.....	Facultatif.....	18	2 & 3	12 et arrérag.	157 33
Beauharnois et Caughnawaga.....	Mde. P. Duquette.....	En voiture.....	15½	6	12 mois.....	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
Beaulieu et Québec.....	F. Gourdeau.....	En chal. ou à pied	5	3	11 sems.	22 00
Beauport et Québec.....	E. O'Brien.....	En voiture.....	5	3	12 mois.....	75 00
Beaurivage et Parkhurst.....	O. Laughrey.....	Facultatif.....	3	3	12 do	32 00
Becancour et Ste. Gertruds.....	R. Rivard.....	En voiture.....	10½	2	12 do	72 00
Becancour Station et Ste. Julie de Somerset.....	D. McKinnon.....	do.....	1½	12	12 do	42 48
Bedford et North Stanbridge.....	A. M. Stone.....	do.....	4½	3	12 do	75 00
Bégon et Trois Pistoles.....	T. P. Pelletier.....	Facultatif.....	12	1	12 do	30 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route,	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	N ^o . de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Belfast et Ste. Hélène.....	W. Phillips.....	Facultatif.....	23	6	12 mois.....	\$ 90 00
Belfountain et Erin.....	N. Herring.....	do.....	34	3	12 do.....	60 00
Belgrave et Marnock.....	P. Porterfield.....	Tel que requis.....	34	2	12 do.....	30 00
Belleville et Bridgewater.....	W. B. Wemp.....	En voiture.....	30	6	12 do.....	550 00
Belleville et Hillier.....	A. Phillips.....	do.....	24	3	12 do.....	400 00
Belleville et Madoc.....	S. Barnum.....	do.....	28	6	12 do.....	425 00
Belleville et Sidney Crossing.....	W. R. Vander-voort.....	A chev ou en voit.	63	2	3 do.....	10 40
Belleville et Stirling.....	T. Canniff.....	En voiture.....	16	6	12 do.....	195 00
Bellrock et Colebrook.....	E. Snider.....	A chev ou en voit.	123	3	12 do.....	134 16
Bell's Corners et Fallowfield.....	P. Hayes.....	do.....	4	3	10 do.....	60 00
Belmont et London.....	L. Olmstead.....	do.....	13	6	12 do.....	142 00
Belœil, Village, et St. Hilaire, Station.....	E. Goulet.....	Traverse.....	1	12	12 do.....	90 00
do do do.....	G. Thibreau.....	do.....	1	1	Voy. spécial.....	0 75
do do do.....	F. Pepin.....	do.....	1	1	do.....	1 50
Benmiller et Goderich.....	W. Vanstow.....	A cheval.....	6	2	12 mois.....	58 00
Bensfort et South Monaghan.....	J. W. McBain.....	A chev ou en voit.	5	2	12 do.....	50 00
Bentley et Rondeau.....	T. K. Morris.....	Facultatif.....	8	3	12 do.....	200 00
Beresford et Ste. Adèle.....	V. Charbonneau.....	A chev ou en voit.	12	2	12 do.....	125 00
Berlin et Glenallan.....	Mrs. W. D. Ellis.....	En voiture.....	22	6	12 do.....	650 00
Berlin et Mannheim.....	G. Pepler.....	do.....	7	2	12 do.....	93 22
Berlin et Millbank.....	W. Irwin.....	do.....	22	6	12 do.....	745 00
Berlin et Winterbourne.....	V. Gildner.....	do.....	10	6	12 do.....	385 00
Berne et Kippen.....	J. Foster.....	A chev ou en voit.	74	3	12 do.....	112 48
Bersimis et Les Escoumains.....	W. S. Church.....	Facultatif.....	63	1	1 do.....	35 83
Bersimis et Mille Vaches.....	do.....	do.....	45	15	11 do.....	128 33
Berthier et Ile du Pads.....	J. B. Moreau.....	do.....	23	3	12 do.....	48 00
Berthier et Montréal.....	M. Archambeault.....	En voiture.....	50	6	12 (m l'am.).....	1,457 00
Berthier et Ste. Elizabeth.....	J. Leclair.....	do.....	10	3	12 mois.....	92 00
Berthier et St. Norbert.....	P. J. Allert.....	do.....	133	6	12 do.....	300 00
Berthier et Sorel.....	F. Boucher.....	Traver. et en voit.	5	7 & 8	12 do.....	212 00
Berthier et Trois Rivières.....	L. Duchaine.....	En voiture.....	45	6	6 do.....	525 00
do do.....	M. Gelinas.....	do.....	45	6	6 do.....	515 00
Bethany et Lifford.....	W. Douglas.....	A chev ou en voit.	30	6	12 do.....	386 64
Bethel et South Durham.....	W. Bartlett.....	En voiture.....	6	2	12 do.....	50 00
Billing's Bridge et Ottawa.....	T. Taylor.....	Facultatif.....	3	3	12 do.....	78 00
Binbrook et Stony Creek.....	G. Slingerland.....	do.....	12	3	12 do.....	150 00
Bingham Road et Rainham.....	J. Goehringer.....	do.....	5	3	11 do.....	36 67
Birton et Sawyerville.....	W. Paige.....	A chev ou en voit.	6	6	12 do.....	230 00
Birr et Devizes.....	J. M. Young.....	Facultatif.....	94	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.....	34	1	12 do.....	32 00
Black Creek et Pointe Abino.....	F. P. Snider.....	Facultatif.....	10	3	9 do.....	101 25
do do.....	R. B. Willson.....	do.....	10	3	3 do.....	38 75
Black Heath et York.....	S. Anderson and J. Blair.....	do.....	54	2	9 do.....	38 75
do do.....	J. Blair.....	do.....	54	2	3 do.....	18 75
Blessing et Shannonville.....	G. R. Earle.....	A chev ou en voit.	11	2	12 do.....	127 00
Bloomington et Freiburg.....	F. Rombach.....	do.....	21	6	12 do.....	120 00
Bluevale et Lucknow.....	W. C. Stuart.....	En voiture.....	16	3	6 (m l'am.).....	85 50
do do.....	W. Ross.....	do.....	16	3	6 mois.....	85 00
Bluevale et Morrisbank.....	N. Johnston.....	A chev. en envoit.	4	6	12 mois.....	108 00
Blyth et Bushfield.....	P. Phelan.....	do.....	5	1	12 do.....	25 00
Blytheswood et Leamington.....	W. Kimball.....	Facultatif.....	5	3	12 do.....	80 00
Bobcaygeon et Minden.....	H. Workman.....	A chev. ou en voit.	30	6	12 do.....	601 00
Bobcaygeon et Peterboro.....	D. G. Henthorn.....	En voiture.....	22	6	12 do.....	300 00
Bobcaygeon, Chemin de, et Mount Irwin.....	C. Irwin.....	Facultatif.....	4	1	9 do.....	18 75

ETAT No. 2, A.—Detail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Ontario et Quebec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyage par semaine.	Période	Montant.
Bolingbroke et Glen Tay	S. Hanna	A chev. ou en voit.	17	1	12 mois	\$ 75 00
Bolsover et Dartmoor	J. Dunn	do	17	1	12 do	75 48
Bolsover et P. R. Station	R. Killingworth	do	4	6	3 do	35 00
Bongard's Corners et Waupoos	B. Smith	do	4	2	12 do	20 00
Boscobel et Roxton Falls	W. Hackwell	do	8	1	12 do	30 00
Bothwell et Cashmere	G. Cruickshank	Facultatif	4	6	9 do	75 00
Bothwell et Clearville	F. Ponlin	Diligence ou voit.	20	6	3 do	106 00
Bothwell et Florence	J. Catto	Facultatif	9	6	12 do	195 00
Boulter et York River	B. H. Sweet, jun.	do	23	1	12 do	118 00
Bowling Green et Orangeville	T. H. Conner	A chev. ou en voit.	13	2	12 do	99 00
Bowmanville et Casarea	T. Shaw	En voiture	18	6	12 do	548 00
Bowmanville et Tyrone	C. Walter	do	7	6	12 do	149 00
Bowood et Fernhill	J. Owen	A chev. ou en voit.	4	2	3 do	12 50
Boyne et Omagh	G. Henderson	do	1 $\frac{1}{2}$	6	12 do	97 50
Bracebridge et Huntsville	A. Shay	do	26	2	12 do	285 00
Bracebridge et Orillia	J. P. Cockburn	Tel que requis	40	6	12 (m. l'am.)	987 50
Bracebridge et Parry Sound	W. Beatty	do	51	2	1 m. 6 jrs.	77 00
Bracebridge et Port Carling	B. H. Johnston	Facultatif	21	2	5 ms. 9 jrs.	138 25
Bracebridge et Rosseau	J. Millard	En voiture	27	3	4 ms 3 jrs.	162 00
Bracebridge et Uffington, &c.	A. Thompson	Tel que requis	10 &			
do do	J. Doherty	do	7	3	3 mois	34 50
do do	do	do	7	3	9 do	103 50
Bracebridge et Ullswater	J. Gaffney	A chev. ou en voit.	22	2	4 do	33 50
Bracebridge et Ziska	W. H. Spencer	Facultatif	5	2	6 do	39 75
Bradford et Deerhurst	J. Tindall	A pied ou en voit.	5	3	12 do	74 48
Bradford et Newton Robinson	S. Manning	En voiture	10	6	12 do	170 00
Braemar et South Zorra	A. Anderson	A chev. ou en voit.	3 $\frac{1}{2}$	2	12 do	45 00
Brampton et Claude	H. Manning	Facultatif	11	6	12 do	400 00
Brantford et Burtch	G. Meritt	do	7	3	12 do	165 00
Brantford et Langford	H. Langs	A chev. ou en voit.	8	3 & 6	12 do	226 30
Brantford et Norwich	J. Sealy	Facultatif	24	6	12 do	400 00
Brantford et Simcoe	A. A. Pursel	Diligence	24	6	12 do	900 00
Brewster et Moray	J. B. Gamble	A chev. ou en voit.	12	2	5 do	39 58
do do	A. Armstrong	do	12	2	6 do	47 50
Brewster et Zurich	C. Hill	Facultatif	11	2	1 do	8 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, sr.	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 (m. l'am.)	486 00
Brighton et Picton	W. G. Curry	do	35	6	12 mois	950 00
Brinsley et Lieury	A. Smith	A chev. ou en voit.	4	3	9 do	37 50
Bristol et Clarendon Centre	G. Hodgins	En voiture	8	6	12 mois	295 00
Bristol et Clarendon Front	N. McKillup	Facultatif	3	6	Saison '72 '73	60 00
Bristol et North Bristol	W. Shirley	A chev. ou en voit.	5	1 & 2	12 mois	42 25
Bristol et Sand Point	G. Hodgins	En voiture	4	6	Saison '72-'73	70 00
Britonville et Lakefield	G. Hamilton	do	12	2	9 mois	60 00
Britonville et St. Sauveur	G. Hamilton	A chev. ou en voit.	7	3	3 do	20 00
Brockville et Westport	H. Mott	En voiture	44	6	12 do	1,200 00
Brockville et Morristown, U.S.	T. M. Gray	Trav. ou en voit.	2	6	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
Brome et Milton	C. H. Thompson	do	12	6	6 do	95 00
do do	J. & J. Marshall	do	12	6	6 (m. l'am.)	147 50
Brookbury et Robinson	R. Rowe	En voiture	6	1	12 mois	24 00
Brooksdale et Embro	J. McKay	do	5	2 & 3	12 do	89 36
Brougham et Markham	J. Marshall	Facultatif	12	6	6 do	162 50
do do	S. Woodruff	do	12	6	6 do	145 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 1873.—*suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Brougham et Whitby	J. Thornton	Facultatif	12	6	6 mois	\$ 162 50
do do	A. Somerville	do	12	6	6 do	112 50
Broughton et East Broughton	C. H. J. Hall	A chev. ou en voit.	6	1	10 do	25 00
Broughton et St. Joseph	C. Arcand	do	12	1	12 do	60 00
Bruce Mines et Penetanguishene etc	J. Carney	do			Voyage spéc.	80 00
Brudenel et Castile	E. Bennett	do	9	1	3 mois	13 12
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 le quai	N. Jelleboix	En voiture	5	12	Saison 1872.	15 00
Buckland et St. Lazare	L. Lortie	A chev. ou en voit.	15	3	6 mois	100 00
do do	F. Lemieux	do	15	3	6 do	69 50
Buckland et St. Magloire	P. Tanguay	En voiture	18	1	12 do	55 00
Burford et Fairfield Plain	J. Catton	Facultatif	33	2	12 do	52 00
Burford et Paris Station	J. Robinson	En voiture	11	6	10 do	262 50
Burnhamthorpe et Summerville	W. O'Brien	A chev. ou en voit.	3	3	12 do	80 00
Burnley et Roseneath	R. H. Grimshawe	do	5	3	12 do	50 00
Burton et Cartwright	J. McGill	do	5	3	12 do	60 00
Bury's Green et Fenelon Falls	J. Fell	Facultatif	7	1	12 do	45 00
Byron et Lambeth	J. Charles	Tel que requis	3	3	12 do	69 00
Caintown et Mallorytown	J. B. Mallory	A chev. ou en voit.	5	2	12 do	45 00
Cairngorm et Strathroy	F. Brown	En voiture	9	2	12 do	52 00
Calder et Talbotville	J. Musgrave	Facultatif	6	2	12 do	60 00
Caldwell et Caledon	E. Dawson	A chev. ou en voit.	10	3	12 do	90 00
Caledon East et Lockton	W. Squier	do	43	2	12 do	38 00
Caledonia Springs et L'Orignal	J. Rochon	Facultatif	9	3	Saison 1872.	20 00
Calton et Vienna	G. W. Cartwright	A chev. ou en voit.	4	1	12 mois	30 00
Calumet, Ile du, et Collfield	C. Barsalou	En chal. ou voit.	13	6	9 do	48 00
do do	J. Cahill	do	13	6	3 do	22 25
Calumet, Ile du, et Dunraven	J. Letts	En voiture	5	1 & 2	12 do	42 50
Cambray et Carden	J. Belfry	do	19	2	9 do	180 00
Camden Est et Napanee	H. Finkle	do	94	6	12 do	144 00
Camden Est et Tamworth	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
Camlachie et Erroll	G. Whiting	Facultatif	2	3	12 do	52 00
Campbellford et Stirling	P. J. Weaver	A chev. ou en voit.	17	3	12 do	275 00
Campbell's Crosset Cheitenham	J. Cassar	do	44	6	9 do	136 25
do do	P. Neil	do	44	6	3 do	56 25
Campbellton, Paspebiac et Percé	D. Kerr	En voiture	156	6 & 3	12 do	5,005 12
Campbellton et Ste. Flavie	D. Fraser	do	111	6	12 do	4,500 00
Canard River et Sandwich	L. Drouillard	Facultatif	8	1	9 do	60 00
Canboro' et Winona	N. W. White	A chev. ou en voit.	23	3	12 do	299 00
Canfield et Cayuga	J. Mason	do	6	12	12 do	370 00
Canfield et Port Robinson	B. Sutherland	do	28	3	12 do	500 00
Cannifton et Wallbridge	W. Moon	Facultatif	6	3	12 do	68 00
Canning et Paris Station	R. McDonald	Tel que requis	6	6	12 do	144 17
Cannington et Lindsay	J. Thornhill	En voiture	20	6	12 do	490 00
Cannington et Pefferlaw	J. H. Reekie	do	10	3	3 do	75 00
do do	J. Chambers	do	10	3	6 do	109 74
Canrobert et West Farnham	S. L'Ecuyer	do	5	6	12 do	125 00
Canterbury 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 voit.	2	6	12 do	50 00
do do	W. Reid	do	2		Voyage spéc.	2 00
Cantley et Lucerne	R. Blackburn	Facultatif	19	1	12 mois	80 00
Cap à l'Aigle et Murray Bay	J. Savard	En voiture	3	As	2 do	34 50
Cape Rich et Meaford	R. Cox	Diligence	10	2	8 ms. 11 js.	72 00
Cape Rich et Wharf	D. McLaren	En voiture		12	Saison 1872	

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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Cap Rouge et Québec	C. Hough	En diligence	9	6	12 mois	\$ 156 50
Cap Santé et Les Écureuils	P. Page	A pied	3	7	8 $\frac{1}{2}$ do	124 00
Carden et Kirkfield	J. Belfry	En diligence	7	1	9 do	33 75
Carden et Uphill	W. Boden	A chev. ou en voit.	9	1	7 do	30 33
Carillon et Lachute	A. Burch	En voiture	10	6	12 do	250 00
Carillon, Montréal et St. Eustache	J. B. Binette	do	48			
			& 21	6	12 do	750 00
Carillon et Ottawa, (Rive Nord)	J. W. Campbell	do	82	6	Saison '72-73.	1,150 00
Carillon et Ottawa, (Rive Sud)	J. Murray, jr.	do	79	6	do	1,080 00
Carillon et Pointe aux Chênes	E. Fritcham	do	9	2	1 m. 23 jours	16 00
Carillon et Pointe Fortine	J. Piquette	do	1			
Carillon et St. Philippe d'Argenteuil	F. Naubert	do	6	2	3 mois	30 66
Carillon et Station de Vaudreuil	C. Proulx	do	25 $\frac{1}{2}$	6	12 do	50 00
Carillon et Quai	W. Fletcher	Facultatif	6	6	12 do	325 00
Carlingford et Sebringville	R. Crawford	Tel que requis	8 $\frac{1}{2}$	2	12 mois	38 00
Carlow et Westfield	W. Johnson	En voiture	10	3	12 do	73 00
Carlsruhe et Hanover	J. Kormann	A chev. ou en voit.	4	3	6 do	148 00
Carluke et Glanford	J. Walker	Facultatif	5 $\frac{1}{2}$	3	12 do	37 50
Carnarvon et Minden	A. Moore	do	12	1	12 do	122 20
Carnegie et Paisley	S. Ewart	A chev. ou en voit.	8	1	12 do	90 00
Carp et Elm	T. Smith	Facultatif	3	3	6 do	52 00
Carp et Huntley Ouest	E. Horan	A chev. ou en voit.	12	3	7 do	37 50
Carronbrook et Cromarty	P. Kelly	Tel que requis	6	6	9 do	93 33
Carronbrook et Farquhar	W. Carpenter	A chev. ou en voit.	11	6	3 do	135 00
Carrville et Patterson	J. L. Strong	do	23 $\frac{1}{2}$	3	12 do	65 75
Carsonby et Gower Nord	B. Eastman	Facultatif	34 $\frac{1}{2}$	2	12 do	40 00
Carthage et Morningdale Mills	W. Henderson	do	74	3	12 do	40 00
Cashmere et Clachan	G. Everingham	do	24 $\frac{1}{2}$	1	9 do	75 00
Casselman et Crrysler	R. A. Casselman	A chev. ou en voit.	10	3	12 do	15 00
Castile et Madrid	F. Bennett	do	6	1	9 do	65 00
Cathcart et Princeton	A. Kennedy	Facultatif	6	3	12 do	26 25
Caughnawaga et Huntingdon	W. Sheriff and A. McArthur	En voiture	38	6	12 do	85 00
Caughnawaga et Quai	W. de Lorimier	do	1	2	3 do	1,300 0
Cayuga et Seneca	E. Wigg	do	11	6	12 do	22 00
Cazaville et La Guerre	O. Quenneville	do	34	3	12 do	360 00
Cedar Hill et Pakenham	J. Connerly	A chev. ou en voit.	54	2	12 do	50 00
Cèdres et Côteau Landing	B. Hurteau	En voiture	10	6	12 do	55 00
Cèdres et St. Dominique des Cèdres	P. Poirier	do	7 $\frac{1}{2}$	2	12 do	312 00
Centre Augusta et Prescott	C. Murphy	A chev. ou en voit.	12	2	12 do	60 00
Centreville et Entreprise	E. Lyons	do	10	3	12 do	99 72
Chambly, Bassin, et St. Césaire	L. St. Germain	En voiture	15	6	12 do	80 00
Chambly, Bassin, et St. Hilaire Station	P. Scott	do	13	6	12 do	239 00
Chambly, Bassin, et St. Jean	E. St. Germain	do	13	6	12 do	280 00
Chambly, Canton, et Montréal	L. Robert	do	16	6	12 do	150 00
Champlain et Vincennes	P. Lacourcière	Facultatif	5	3	12 do	139 00
Chantelle et Rawdon	M. Granger	En voiture	17	1 & 2	12 do	40 00
Chantry et Harlem	S. Chant	Facultatif	14	2	12 do	119 00
Charing Cross et Woodslee	J. F. Ruston	En voiture	34	3	12 do	20 00
Charleston et Farmersville	P. F. Green	A chev. ou en voit.	54	2	12 do	663 00
Chatboro' et Cushing	C. A. Bradford	En voiture	3	2	12 do	60 00
Chatham et Darrell	E. Hall	Facultatif	7	2	12 do	26 00
Chatham et Dover Sud	S. Gervais	A cheval	6	2	9 do	75 00
do do	A. Robert	do	6	2	3 do	56 25
Chatham et Dresden	C. McCrae	Facultatif	22		12 do	18 75
						550 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Chatham et Morpeth	F. J. Kelly	En voiture	20	6	12 mois	600 00
Chatham et Rondeau	O. S. Sheldon	Facultatif	12	6	3 do	47 50
do do	R. Farley	do	12	6	9 do	142 50
Chatham et Wallaceburg	T. Kinney	En voiture	17	6	12 do	437 00
Chatsworth et Massie	W. Howie	do	6	1	12 do	40 00
Chatsworth et Orangeville	A. Menshaw	do	59	2	12 do	595 00
Cheddar et Paudash	R. Thompson	A chev. ou en voit.	6	1	3 do	7 50
Chepstow et Grenock	W. Henesey	do	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	33	3	9 do	53 75
Cherrywood et Whitevale	do	do	33	3	3 do	18 75
Chester et Hanover	T. F. Schwegler	A chev. ou en voit.	27	2	3 do	22 50
Chester et Chester Est	N. Darois	do	9	1	12 do	40 00
Chester et Ham Nord	P. Beauchêne	En voiture	10	2	12 do	80 00
Chester et St. Christophe	do	do	8	3	12 do	100 00
Cheviot et Riversdale	J. McLean	A chev. ou en voit.	4	2	12 do	65 00
Chichester, Fort William et Pembroke	H. Jewel	do	11 &	3 & 6	12 do	370 00
Chicoutimi et Grande Baie	A. Neron	Facultatif	15	As	req. Saison 1872.	16 50
Chicoutimi et Jonquières	A. Gagnon	A chev. ou en voit.	12	2	12 mois	90 00
Chicoutimi et Labarre	C. Girard	do	45	2	6 do	119 00
do do	F. Saulnier	do	45	2	6 do	108 00
Chicoutimi et L'Anse au Foin	P. Potvin	do	10	1	12 do	70 00
Chicoutimi et Malbaie	H. Brassard	do	85	1	3 do	104 00
Chicoutimi et Baie St. Paul	L. Verrault	do	87	3	3 do	194 50
do do	L. Gaudreault	do	87	3	5 do	432 00
Chicoutimi et Tremblay	P. Potvin	A pied ou en bat.	3	2	12 do	40 00
Chicoutimi et le Quai	A. Neron	A chev. ou en voit.	2	As	req. Saison 1872.	31 80
Chippawa et Clifton	W. Clark	En voiture	6	6	12 mois	295 00
Churchill et Lennox	H. Sloan	A chev. ou en voit.	3	2	6 do	26 00
do do	J. McKay	do	3	2	3 do	12 50
do do	R. Heppenstall	do	3	2	3 do	12 50
Churchville et Lisgar	R. Nichols	Facultatif	4	2	6 do	25 50
Churchville et Malton	T. Manes	En voiture	11	6	12 do	460 00
Clairvaux et Baie St. Paul	J. Gray	A chev. ou en voit.	9	1	12 do	30 00
Clapham et Inverness	A. Johnston	En voiture	103	2	12 do	100 58
Claremont et Stouffville	M. F. Mertens	Facultatif	19	6	9 do	262 50
Clarence et Clarence Creek	S. G. A. Raiche	En voiture	5	3	12 do	67 50
Clarence et Quai	T. Wilson	Facultatif	2	12	Saison 1872.	72 00
Clarenceville et Des Rivières, Station	S. O. Clark	En voiture	133	6	9 mois	176 25
Clarenceville et Malmaison	M. Barry	do	133	6	3 do	84 75
Clarenceville et Noyan	C. Stewart	do	44	3	12 do	50 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	63	3	12 do	116 00
Clarksburg et Collingwood	P. F. Le Roy	do	15	6	5 do	85 71
Clarksburg et Heathcote	do	do	6	3	12 do	73 48
Clarksburg et Ravenna	do	do	7	2	12 do	60 00
Clarksburg et Thornbury	do	do	14	6	Saison '71-72	38 00
Clarie et Kilmaugh	A. Lindsay	Facultatif	33	3	9 mois	60 00
Clayton et Tatlock	M. Guthrie	A chev. ou en voit.	9	1	12 do	40 00
Clearville et Duart	D. Leitch	Facultatif	33	6	9 do	75 00
Clifford et Hanover	J. Koiley	En voiture	16	6	6 do	200 00
Clifford et Lakelet	R. Young	Facultatif	6	3	12 do	90 00
Clifford et Mount Forest	T. Smith	A chev. ou en voit.	14	2	12 do	132 72

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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Clifford et Neustadt.....	D. Winkler.....	Facultatif.....	8	6	6 mois.....	\$ 156 00
Clifford et Walkerton.....	S. V. Coulson.....	En diligence.....	17	6	4 ms. 12 jours.....	83 62
Clifton et Niagara.....	W. Clark.....	En voiture.....	15	6	12 mois.....	400 00
Clinton et London.....	A. Jamieson.....	do.....	53	6	12 do.....	1,139 00
Clinton et Porter's Hill.....	J. Cunningham.....	Facultatif.....	7½	3	12 do.....	117 00
Clinton et Wingham.....	W. J. Johnston.....	En voiture.....	23	6	12 do.....	147 00
Clontarf et Rockingham.....	J. E. 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 do.....	147 08
Coaticook et Drew's Mills.....	A. K. Fox.....	do.....	5	1	12 do.....	37 00
Coaticook et Hereford.....	G. Thomas.....	En voiture.....	17	1	12 do.....	100 00
Coaticook et Paquetteville.....	F. Paquette.....	do.....	22	2	12 do.....	175 00
Coaticook et Stanstead.....	G. T. Cooper.....	do.....	19	6	24 jours.....	24 80
do do.....	S. C. Burns.....	do.....	19	6	11 ms. 6 jours.....	373 63
Coben et Osceola.....	W. Graham.....	A chev. ou en voit.....	17	3	12 mois.....	156 00
Coboconk et Norland.....	J. Griffin.....	do.....	5	3	3 do.....	25 00
Coboconk et Rosedale.....	M. M. Neil.....	do.....	6	3	3 do.....	30 00
Cobourg et Harwood.....	B. McAllister.....	Facultatif.....	16	3	12 do.....	350 00
Cobourg et Roseneath.....	D. McRoberts.....	En voiture.....	20	3	12 do.....	295 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.....	50 00
Colborne et Norwood.....	D. Simons.....	En voiture.....	31	6	12 do.....	620 00
Coldstream et Fern Hill.....	J. Owen.....	A chev. ou en voit.....	4½	2	9 do.....	37 50
Coldwater et Orillia.....	J. Millard.....	do.....	36	6	12 do.....	275 00
Coldwater et Port Severn.....	A. R. Christie.....	Facultatif.....	10	3	1 do.....	8 33
Coldwater et hâvre Victoria.....	C. W. Boulton.....	do.....	40	3	11 do.....	275 00
Colebrook et Odessa.....	A. Lee.....	do.....	11	6	12 do.....	300 00
Colinville et Waubuno.....	T. Moore.....	En voiture.....	6	1	12 do.....	39 08
Collfield et Lac à la Loutre.....	D. Lunan.....	A chev. ou en voit.....	20	1	12 do.....	125 00
Collingwood et Durham.....	C. Cameron.....	En voiture.....	45	6	12 do.....	887 00
Collingwood et Gibraltar.....	J. Glenn.....	Facultatif.....	10	1	6 do.....	15 00
Collingwood et Owen Sound.....	C. Cameron.....	En voiture.....	42	6	Saison '71-72.....	350 00
Collingwood, ch. de, et Craigleith.....	A. Fleming.....	Facultatif.....	1½	6	5 mois.....	8 33
Colpoys's Bay et Mar.....	A. White.....	do.....	7½	1	12 do.....	64 00
Colpoys's Bay et Owen Sound.....	J. Grier.....	A chev. ou en voit.....	27	3	11 do.....	403 33
Combermere, Purdy et Rockingham.....	W. Murphy.....	Facultatif.....	6 et 8	1 et 2	12 do.....	100 00
Como et Cka.....	C. Chaurette.....	do.....	1	6	Saison '71-72.....	22 00
Como et quai.....	J. Hodgson.....	do.....	½	6	do 1872.....	14 24
Compton et Eaton.....	H. Colby.....	En voiture.....	19	2	12 mois.....	200 00
Compton et St. Edwige.....	F. Courtemanche.....	do.....	10	1 et 2	12 do.....	45 00
Connaught et Winchester.....	P. Jordan.....	A chev. ou en voit.....	5	2	2 do.....	10 00
Gonningsby et Hillsburgh.....	J. W. Burt.....	A pied ou en voit.....	4½	2	12 do.....	30 00
Conroy et Stratford.....	P. Smith.....	Tel que requis.....	6½	2	9 do.....	60 00
do do.....	J. Smith.....	do.....	6½	2	3 do.....	20 00
Constance et Harloek.....	T. Neilans.....	A chev. ou en voit.....	4	2	8 do.....	24 00
Contrecreur et Montréal.....	J. Lavigné.....	En voiture.....	30	6	12 do.....	599 00
Conway et Napanee.....	J. McEwen.....	Facultatif.....	24½	3	3 do.....	65 00
do do.....	J. Murdock.....	do.....	24½	3	9 do.....	202 50
Cookshire et Linda.....	S. Mallory.....	En voiture.....	5	1	12 do.....	26 00
Cookshire et Ditton Ouest.....	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.....	J. Robinson.....	A chev. ou en voit.....	19	6	6 do.....	250 00
do do.....	A. Frazer.....	do.....	19	6	6 do.....	225 00
Cooksville et Toronto.....	J. Schillar.....	En voiture.....	16	6	12 do.....	373 00
Copleston et Petrolia.....	R. P. Smith.....	Facultatif.....	4½	1	12 do.....	40 00
Cornwall et Monckland.....	P. D. McIntosh.....	A chev. ou en voit.....	13	3	5 do.....	58 33

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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en		Période.	Montant.
			milles.	No. de voyages par semaine.		
Cornwall et Monckland.....	A. J. McDonell.	A chev. ou en voit.	13	3	7 mois	\$ 92 75.
Cornwall et St. Régis.....	R. Tyre.....	En chal. ou voit.	6	2	12 do	52 00
Côteau Landing et St. Zotique.....	O. F. Prieur.....	En voiture.....	2	6	12 do	60 00
Côteau Landing et Valleyfield.....	C. Gauthier.....	En chal. ou voit.	6	6	12 do	200 00
Côteau, station ou, Dalhousie Mills et St. Polycarpe, etc.....	J. Lefebvre.....	En voiture.....	12 et 5	6 et 3	12 do	312 00
Côteau, station du, et Ste. Marthe, Côte des Saints et Ste. Monique des Deux-Montagnes.....	A. Gingras.....	do	13½	6	12 do	250 00
Côte St. Paul et Montréal.....	F. Brière.....	Facultatif.....	1	6	10 do	38 33
Coulson et Warminster.....	P. Chicoine.....	do	4	6	9 do	90 00
Coverley et Latona.....	J. Coulson.....	A chev. ou en voit.	7½	2	12 do	104 00
Covey Hill et Vicars.....	W. Cranston.....	do	13	2	9 do	66 00
Cowal et Iona.....	W. Orr.....	Facultatif.....	2	2	12 do	52 00
Cowansville et Durham.....	J. Mills.....	A chev. ou en voit.	5½	1	12 do	52 00
Craigsholme et Garafraxa.....	A. Pickle.....	En voiture.....	6	6	8ms. 9 jours	110 00
Craig, station du chem. de, et Leeds, do do.....	W. Conner.....	Facultatif.....	3	3	12 months	40 00
Cranbourne et Frampton.....	R. Bain.....	En voiture.....	30	3	3 do	90 00
Cranworth et Portland.....	J. B. Demers.....	do	30	3	9 do	240 00
Crawford et Latona.....	J. Colgan.....	Facultatif.....	8	2	12 do	69 80
Credit et Sheridan.....	P. Jones.....	do	5½	1	12 do	25 00
Credit et Devon.....	A. Skens.....	A chev. ou en voit.	12	2	3 do	25 28
Creek Bank et Winfield.....	F. Lawrence.....	do	4	6	12 do	140 00
Creemore Mills et Lavender.....	L. Holman.....	Tel que requis.....	4	2	12 do	49 88
Cressy et Picton.....	T. A. Hamblly.....	A chev. ou en voit.	5	2	3 do	15 50
Crinan et Wardsville.....	J. B. Martin.....	do	6½	1	12 do	52 00
Croton et Florence.....	B. Smith et Exec. do	do	19	2	12 do	95 00
Cruickshank et Owen Sound.....	D. McIntyre.....	do	7½	1	12 do	52 00
Crysler et Morewood.....	G. P. Kerby.....	do	4	2	12 do	50 00
Crysler et Wales.....	C. Barfoot.....	Facultatif.....	6	1	1 do	2 50
Cumberland et Quai de Buckingham.....	G. Price.....	A chev. ou en voit.	7	3	12 do	85 00
Cumberland et Russell.....	S. Johnson.....	En voiture.....	23	3	12 do	389 52
do do.....	G. G. Dunning.....	En chal. ou canot.	1	12	Saison 1872.	60 00
Cumberland, chemin de, et Navan, do do.....	T. Argue.....	A chev. ou en voit.	21	3	7 mois	160 41
Cushing et Petit Rideau.....	R. Young.....	do	21	3	4 do	80 00
Dacre et Griffith.....	J. O'Meara.....	Facultatif.....	3	2	6 do	26 00
Dacre et Renfrew.....	M. O'Meara.....	do	3	2	6 do	24 00
Dacre et Vanbrugh.....	J. Little.....	do	3½	6	2 do	55 00
Daillebout et Joliette.....	J. Mills.....	do	20	2	12 do	280 00
Daillebout et Ste. Beatrix.....	A. Jamieson.....	A chev. ou en voit.	14	3	12 do	190 00
Dalesville et Edina.....	M. Quinn.....	do	16	3	12 do	200 00
Dalesville et Lachute.....	P. Riberdy.....	En voiture.....	14	6	12 do	310 00
Dalkeith et Vankleek Hill, do do.....	G. Lemire.....	do	9	2	12 do	72 00
Danforth et chemin de Kingston, Danville et Kingsey Falls.....	W. Tomalty.....	do	6	1	9 do	22 50
Danville et St. George de Windsor.....	P. McArthur.....	A chev. ou en voit.	6	2	12 do	45 00
Danville et St. Patrick's Hill, do do.....	W. Robertson.....	do	7½	3	6 do	45 00
Danville et Ham Sud.....	P. M. Wood.....	do	7½	3	6 do	78 00
Danville, Ham Sud et Wotton.....	W. Kirk.....	A pied.....	1	3	3 do	15 60
Dashwood et Exeter.....	S. Leith.....	A chev. ou en voit.	7	2	12 do	70 00
Deerdock et Maberly.....	E. Marcotte.....	do	10	2	12 do.	62 48
Delaware et London.....	V. Colclough.....	En voiture.....	8	3	9 do.	75 00
	J. Stevens.....	do	8	3	3 do	25 00
	G. Goodenough.....	A chev. ou en voit.	24	3	1 do	33 25
	F. Turcotte.....	do	42	1	11 do	275 00
	W. Reynolds.....	En voiture.....	8½	3	3 do	23 00
	J. Warren.....	A chev. ou en voit.	12	1	12 do	52 00
	C. Allen.....	En voiture.....	12	3	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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine		Période.	Montant.
Delaware et Mount Brydges	S. Waggoner	Tel que requis	3	6	12	mois	\$ 145 00
Delhi et Ronson	J. Wilbur	A chv. ou en voit.	6 $\frac{1}{2}$	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	6	do	100 00
do do	W. Baker	do	10	6	6	do	92 50
Denison's Mills et Richmond	J. R. Denison	do	7	1	12	do	50 00
Denison et Glendower	R. Howes	Facultatif	3	2	12	do	35 60
Derby Line et Stånstead	H. A. Channell	Voiture	1 $\frac{1}{2}$	12	12	do	125 00
Desert Lake et Loughboro'	J. W. Snook	Facultatif	11	1	12	do	59 00
Dexter et Port Stanley	C. Ead	do	5 $\frac{1}{2}$	2	12	do	75 00
Diamond et Kimburn	R. Walker, jr.	A chv. ou en voit.	4	2	12	do	50 00
Dillonton et Perdue	D. R. Wood	do	2	3	4	do	13 33
Dingle et Ethel	N. Smaldon	Facultatif	10	3	12	do	142 48
Dion's et Ste; Dorothée	E. Charron	do	2	3	12	do	32 00
Dixon's Corners et Dundela	J. E. 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 chv. ou en voit.	6	1	3	do	12 25
do do	J. Dobbin	do	6	1	9	do	39 00
Domaine de Gentilly et Gentilly	D. Poisson	Voiture	9	2	12	do	50 00
Don et Toronto	J. Hogg	A chv. ou en voit.	8	2	12	do	85 00
Donegal et Hammond	J. Hammond	Facultatif	3 $\frac{1}{2}$	2	12	do	50 00
Donegal et Newry	C. Mason	do	3	3	12	do	80 00
Dorchester Station et Gladstone	L. McMurray	do	6	2	12	do	48 00
Dorking et Hawksville	M. P. Empey	A chv. ou en voit.	10	3	12	do	156 00
Dornoch et Thamesford	J. McLeod	Facultatif	21 $\frac{1}{2}$	3	12	do	239 36
Douglas et Eganville	J. Quealy	A chv. ou en voit.	10	6	12	do	238 00
Douglas et Renfrew	A. Jamieson	Facultatif	17	6	12	do	360 00
Downeyville et Oniemee	M. O'Neill	A chv. ou en voit.	5 $\frac{1}{2}$	3	12	do	97 00
Drayton et Glenallan	W. D. Ellis	Voiture	10	6	6	do	190 00
Drayton et Hollen	T. Mannell	Facultatif	5	6	6	do	97 62
Dromore et Mount Forest	R. Doyle	A chv. ou en voit.	15	3	6	do	90 00
do do	J. Bunston	do	15	3	6	do	97 50
Drumbo et Washington	T. Paemore	Voiture	9	6	12	do	160 00
Drummondville et La Baie	L. Cusson	A chv. ou en voit.	24	3	5	do	97 50
Drummondville et Melbourne	T. Skillen	do	24	6	12	do	399 00
Drummondville et St. Germain de Grantham	G. Lamothe	Voiture	4 $\frac{1}{2}$	6	12	do	140 00
Drumquin, Oakville et Trafalgar	W. Martin	Facultatif	6 & 4	3 et 6	6	do	80 00
do do	F. Crooks	do	6 & 4	3 et 6	6	do	99 50
Dryden et Listowell	S. Davidson	do	10	6	12	do	240 00
Duart et Highgate	D. Teetzel	do	4	3	12	do	66 00
Dufferin et Oncaida	J. Cossar	do	5	2	12	do	75 00
Dumblane et Paisley	D. Fraser	A chv. ou en voit.	16	3	3ms. 29	jou's	51 29
Dunany et Lachute	W. Smith	do	8	2	12	mois	52 00
Dunany et Shrewsbury	J. Chambers	do	6	2	12	do	50 00
Dunbar et Grantley	A. Drummond	Facultatif	5 $\frac{1}{2}$	2	12	do	42 00
Dunbarton et Rouge Hill	W. Hall	do	2	6	7 ms. 3	jou's	35 31
Duncan et Heathcote	A. C. McIrae	do	5	1	12	mois	48 00
Dundalk et Ronaldsay	J. McArdle	A chv. ou en voit.	10	2	12	do	80 00
Dundalk et Ventry	C. Johnson	do	6 $\frac{1}{2}$	1	12	do	35 00
Dundas et Mill Grove	R. Hallady	Facultatif	5 $\frac{1}{2}$	2	12	do	75 00
Dundas et Sheffield	E. Moore	Voiture	14	6	9 (m. l'am.)		282 50
do do	J. Moore	do	14	6	3	do	95 00
Dundee et Huntingdon	J. Ford	do	22	3	12	do	320 00
Dunham et East Dunham	L. Call	do	4 $\frac{1}{2}$	2	12	do	50 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	N ^o . de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts
Dunham et Stanbridge.....	L. Shufelt.....	En voiture.....	13	6	3 mois	41 25
Dunnville et Port Dover.....	L. B. Johnston.....	do.....	35	6	12 (m. l'am.)	948 00
Dunnville et Port Maitland.....	T. Siddall.....	do.....	7	6	12 mois	184 00
Dunrobin, March & South March.	T. Smyth.....	do.....	24	3	12 do	120 00
Dunsford et Lindsay.....	H. Ireton.....	A chev. ou en voit.	10	3	12 do	140 00
Dunvegan et McPhee's Corners.	D. McMillan.....	do.....	13	3	9 do	102 00
Durham et Mount Forest.....	S. V. Coulson.....	En voiture.....	16	6	6ms. 1 jour	126 71
Durham et Traverston.....	T. Travers.....	A chev. ou en voit.	14½	2	12 mois	145 00
Durham et Walkerton.....	C. Cameron.....	En voiture.....	17	6	12 do	295 00
Dutton et West Clayton.....	D. McKilley.....	Facultatif.....	4	6	3 do	16 25
East Arthabaska et Stanfold.....	P. Juneau.....	do.....	12	3	12 do	100 00
East Bolton et South Bolton.....	J. McMannis.....	A chev. ou en voit.	8	3	12 do	120 00
East Broughton et West Broughton.....	C. Vallée.....	do.....	18	1	10 do	62 50
East Clifton et Sawyerville.....	H. E. Cairns.....	En voiture.....	6	1	12 do	25 00
East Magdala et Lyster.....	W. J. Smyth.....	do.....	8	1	12 do	30 00
Eastman's Springs et Ottawa.....	D. H. Eastman.....	A chev. ou en voit.	13	1	10 do	83 33
East Templeton et Perkins.....	J. Freney.....	do.....	9	2	12 do	64 00
East Templeton et le quai.....	E. Mason.....	Facultatif.....	1	6	Saison 1872.	45 00
Edgar et Hawkstone.....	W. Hodges.....	do.....	27	3	12 mois	225 00
Edgcombe et Milverton.....	U. McFadden.....	A chev. ou à pied.	2	2	11 do	35 75
Edmonton et Mayfield.....	W. Knox.....	Tel chev requis.....	3	3	12 do	40 00
Edmunston et Rivière du Loup.	J. R. Tupper.....	En voiture.....	79	6	12 do	4,740 00
Eganville et Pembroke.....	D. King.....	A chev. ou en voit.	26	2	12 do	189 00
Egerton et Mount Forest.....	J. Hunter.....	do.....	16	1et2	12 do	104 25
Egypte et St. Ephrem d'Upton.	V. Laperche.....	En voiture.....	8½	3	12 do	117 00
Elder et Rosemont.....	C. Conn.....	Facultatif.....	6	2	12 do	80 00
Elgin et Philippsville.....	J. C. Mitchell.....	En voiture.....	5	6	12 do	140 00
Elizabethville et Port Hope.....	J. Harcourt.....	A chev. ou en voit.	16	3	12 do	234 64
Ellengowan et Paisley.....	A. Gerrie.....	do.....	4	3	4 do	23 33
do do.....	A. McWilliams.....	do.....	4	3	3 do	22 50
Ellengowan et Vesta.....	do.....	do.....	4	2	12 do	58 00
Elmira et Flora.....	J. Devit.....	do.....	4	1et2	12 do	49 75
Elmvale et chemin de Penetan-guishens.....	W. Harvey.....	do.....	5	2	12 do	65 00
Elmwood et Malcolm.....	D. Sullivan.....	Facultatif.....	23	3	9 do	26 25
Elora et Harriston.....	J. Dunn.....	En voiture.....	31	6	12 do	795 00
Elora et Pentland.....	D. Cornish.....	A chev. ou en voit.	5	2	9 do	30 00
do do.....	W. Coxhead.....	do.....	5	2	3 do	10 00
Elora et Salem.....	J. R. Wissler.....	Facultatif.....	1	6	12 do	30 00
Elora, chemin d'Glammiss et Pinkerton.....	W. Gorman.....	A chev. ou en voit.	9½	6	5 do	106 25
Elsinore et Skipness.....	J. Johnston.....	Facultatif.....	5½	1	12 do	35 48
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.....	W. Martyn.....	En voiture.....	14	2	12 do	121 32
Enniskillen et Haydon.....	T. Shaw.....	A chev. ou en voit.	1	6	12 do	135 00
Ennismore et Frank Hill.....	T. Franks.....	do.....	6	1	12 do	35 00
Erbsville et Waterloo.....	J. Erb.....	do.....	5	1	12 do	45 00
Erie et Jarvis.....	R. McBurney.....	Facultatif.....	5	2	12 do	60 00
Erin et Guelph.....	J. Crozier.....	En voiture.....	20	3	12 do	380 00
Erinsville et Napanee.....	W. Grange.....	A chev. ou en voit.	25	2	12 (m. l'am.)	228 00
Escuminac et Shoobred.....	J. Dalton.....	En voiture.....	15	1	12 mois	59 00
Eugenia et Flesherton.....	G. Park.....	A chev. ou en voit.	5	1	12 do	26 00
Evelyn et London.....	J. Burns.....	Tel chev requis.....	12	2	12 do	130 00
Everett et West Essa.....	J. Fisher.....	A chev. ou en voit.	3½	6	9 do	75 00
do do.....	T. Gordon.....	do.....	3½	6	3 do	25 00
Exeter et Farquhar.....	S. Follard.....	Facultatif.....	7½	2	9 do	51 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.			Période.	Montant
Exeter et Lumley	W. Dinnin	Facultatif	7	1	9	mois	\$ 28 50	
Exeter et St. Mary's	C. Willis	do	20	3	12	do	295 00	
Exeter et Sarepta	W. Reynolds	En voiture	7	3	9	do	58 50	
Fafard et St. Sylvestre, Est.	G. McCrea	A chev. ou en voit.	8	1	9	do	22 50	
do do	J. Lessard	do	8	1	3	do	7 50	
Fairview et Stratford	R. Forrest	Facultatif	9	2	12	do	100 00	
Falkenburg et Ufford	W. F. Morley	do	10	1	12	do	25 72	
Falkenburg et Ullswater	T. W. Gaffney	A chev. ou en voit.	14	2	3	do	43 75	
Falkland et Paris	G. T. Simpson	A cheval	3	3	2	do	12 50	
Farmersville et Plum Hollow	V. W. O. Sherman	A chev. ou en voit.	6	2	12	do	65 00	
Farnboro' et Shefford Ouest	W. S. Scott	En voiture	2½	3	12	do	52 00	
Fardon et Haseville	T. Hase	A chev. ou en voit.	7	2	10	do	41 67	
Farran's Point et Woodlands, etc.	C. C. Farran	do	6	6 & 3	12	do	137 50	
Father Point (Pointe-aux-Pères) et Rimouski	P. D. Rouleau	En voiture	6	req.	7ms, 10 jrs.		78 00	
Father Point et bat. à vapeur	D. Lawson	En chaloupe	3	do	Saison 1872.		50 00	
Fenaghvale et Riceville	C. Gates	Facultatif	8	3	12	mois	84 48	
Fenelon Falls et Lindsay	H. Workman	A chev. ou en voit.	32	6	12	do	400 00	
Fenelon Falls et Norland	W. Perkins	Facultatif	19	3	9	do	148 50	
Fergus et Garafraza	C. Sargent	A chev. ou en voit.	8	6	12	do	347 00	
Fergus et Metz	J. Mitchell	do	8	1	12	do	50 00	
Fergus et Mimosa	J. Gerrie	do	16	2	9	do	105 00	
do do	E. Mooney	do	16	2	3	do	37 00	
Ferguson's Falls et Perth	R. Scott	Facultatif	17	3	12	do	258 00	
Fermoy et Westport	T. W. Watt	A chev. ou en voit.	8	4	12	do	70 00	
Ferversham 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. Mehlmanbacher	do	5	2	12	do	38 00	
Fitzroy Harbor et Kilmours	W. Munroe	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	28	2	12	do	277 50	
Flesherton et Vandeleur	T. Gilbert	do	6½	2	12	do	50 00	
Florence et Rutherford	J. Johnson	Facultatif	6	1	12	do	40 00	
Florence et Shetland	D. M. Perley	A chev. ou en voit.	4	3	3	do	21 25	
Fontenoy et Melbourne	R. Frazer	En voiture	5	2	12	do	48 00	
Font Hill et St. Jean	J. Harper	Facultatif	4	2	12	do	45 00	
Fordeyce et Ste. Helene	W. Farquharson	do	5½	1	12	do	40 00	
Forest et Hillsboro'	J. Hill and W. Yates	En voiture	5	3	12	do	88 00	
Forfar et Harlem	R. Hales	Facultatif	8	6	12	do	156 00	
Fort Coulonge et Hargrave	J. McMullen	En voiture	16	3	12	do	290 00	
Fort Coulonge et Waltham	J. Landon	A chev. ou en voit.	13	2	12	do	180 00	
Fox River et Grande Grève	C. Paquette	Facultatif	23	2 & 3	12	do	212 50	
Fox River et St. Anne des Monts	J. Lepage	A pied ou à chev.	107	1	12	do	520 00	
Frampton et pont Ste. Claire	J. Devereux	En voiture	18	6	12	do	400 00	
Frampton et St. Henri, &c.	G. Couture	do	...	...	Voyages spéc.	10 00	
Frankford et Stockdale	D. Bull	do	2	3	12	mois	36 00	
Frankford et Trenton	W. Kinny	do	8	6	12	do	184 00	
Franklin et Mount Horeb	W. Reynolds	do	6	2	12	do	60 00	
Franklin Centre et Starnesboro'	C. Meunier	Facultatif	2½	6	12	do	64 00	
Frankville et station d'Irish Creek	J. Church	En voiture	11	6	12	do	195 00	
Freelton et Mountsberg	J. N. Paine	A chev. ou en voit.	3½	3	12	do	80 00	
Frelighsburg, et station de St. Armand	R. H. Reynolds	do	10	6	3ms. 23 jrs.		93 75	
Frelighsburg, Station St. Armand et Sweetsburg	C. W. McKenney	do	10 & 24	6	5 ms. 8 jrs.		474 37	

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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Frelighsburg et Sweetsburg	A. Pickle	En voiture	13	6	3ms. 23 jrs.	75 22
Frome et St. Thomas	J. Cole	Tel que requis	8 ³ / ₄	3	12 mois	112 49
Fulford et Waterloo, Québec	G. England	En voiture	4	2	12 do	40 00
Rullarton et Mitchell	J. Woodley	A chev. ou en voit.	6	6	12 do	140 0
Galt et Puslinch	A. Bannatyne	En voiture	14	2	12 do	130 00
Gananoque et Willetsholme	D. Root	A chev. ou en voit.	14	2	12 do	125 00
Gananoque, Station, et Marble Rock	G. Emery	Facultatif	4 ¹ / ₂	2	12 do	45 00
Gananoque, Station, et South Lake	W. Scott	A chev. ou en voit.	4	2	12 do	40 00
Garafraxa et Hereward	W. Conner	do	5	2	3 do	13 00
Garafraxan et Tarbert	do	do	19 ³ / ₄	2	9 do	131 25
Garden Island et Kingston	J. Donnelly	En chal. ou sleigh	2	6	12 do	100 00
Garthby et Lac Weedon	F. Brière	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	do	do	16	1	12 do	80 00
Gaspé Basin et Grande Grève	J. Savidant	Facultatif	15	3	12 do	230 00
Gaspé Basin et Percé	P. F. Vardon	En voiture	36	3	12 do	998 00
Gaspé Basin et bat. à vapeur	Lowndes Bros	Facultatif	100	1		
do do	J. J. Kavanagh	do	vgs. dem	do	Voyag. spéc. Saison 1872.	2 00
Gemley et Mountain Grove	W. H. Kennedy	A chev. ou en voit.	27	1	10 mois	116 66
Gemley et Vennachar	J. Roark	do	15	1	2 do	16 33
Genoa et St. Hermas	J. Gordon	En voiture	8 ³ / ₄	2	12 do	40 00
Georgetown et Milton	C. H. Thompson	do	13	6	6 do	145 00
do do	J. & J. Marshall	do	13	6	6 do	145 00
Georgetown et Reading	W. Willis	do	22	6	12 do	322 00
Georgetown et Salmonville	J. Stringer	do	6	6	12 do	129 00
Georgeville et Knowlton Landing	G. W. Fogg	do	3	6	12 do	156 00
Georgeville et Magoon's Point	A. Magoon	A chev. ou en voit.	5 ¹ / ₂	2	12 do	52 00
Georgeville et Smith's Mills	W. Paige	En voiture	10 ¹ / ₂	6	12 do	299 00
Georgina et New Market	W. Earle	do	24	6	12 do	680 00
Georgina et Vachel	J. Sheppard	A chev. ou en voit.	4	2	12 do	52 00
Glamis, Pinkerton et Pinkerton Station	W. Gorman	do	9 ¹ / ₂	6	7 do	148 75
Glanmire et Millbridge	S. Armstrong	do	7	1	12 do	32 00
Glanworth et Killerby	J. Hicks	Facultatif	5	2	12 do	40 00
Glascott et Latona	R. E. English	A chev. ou en voit.	7	2	12 do	68 00
Glastonbury et Kaladar	J. A. Carscallen	Facultatif	4 ¹ / ₂	1	9 do	19 50
Glenallan et Listowell	G. Zilliox	do	20	3	6 do	187 50
Glenarm et Woodville	T. Morison	do	24	2	3 do	30 00
Glencairn et New Lowell	J. McBride	do	5	3	12 do	80 00
Glencoe et Kilmartin	D. McKellar	Tel que requis	4 ¹ / ₂	2 & 3	12 do	70 83
Glencoe et Strathburn	J. Smith	do	2	3	12 do	60 00
Glen Huron et Ough's Tavern	H. M. Frame	Facultatif	1	3	12 do	30 00
Glenmeyer et Guysborough	G. E. Meyer	Tel que requis	3 ¹ / ₂	2	12 do	45 00
Glen Tay et Perth	J. Hargrave	A chev. ou en voit.	4	6	12 do	150 00
Glochester Station et Russell	J. Carson	En voiture	24	6	12 do	600 00
Goderich et Kincardine	A. M. Polley	do	38	6	12 do	975 00
Goderich et Lucknow	P. G. White	do	23	6	12 do	350 00
Gormley et Unionville	F. Eckards	A chev. ou en voit.	22	3 & 6	12 do	379 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	2 ¹ / ₂	3	9 do	48 75
do do	C. Southon	do	2 ¹ / ₂	3	3 do	16 25
Granby et Roxton Pond	J. Wilkins	do	12 ¹ / ₂	3	12 do	175 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport	Distance en milles.	N ^o . de voyages par semaine	Période.	Montant.	
						\$	cts.
Granby et St. Pie.....	J. J. Dougherty	En voiture.....	15	6	12 mois	400	00
Grand-Bend et Moray.....	J. B. Gamble	A chev. ou en voit.	10	2	1 do	5	83
Grande Baie et Quai.....	E. Leveque	Facultatif.....	3	As			
				req.	Saison 1872.		38 00
Grandes Coudées et Jersey.....	M. Cahill	A cheval.....	14	1	10 mois	41	62
Granton et Whalen.....	J. H. Wilson	Facultatif.....	3	2	12 do	35	00
Grass Pond et Knowlton.....	L. Poulin	A chev. ou en voit.	9	2	3 do	20	00
Gravel Hill et Monckland.....	J. Crawford.....	do	5	2	12 do	50	00
Gravelled Road et McIntyre.....	D. Brown.....	Facultatif.....	2½	3	6 do	24	98
Gravelotte et Lynedoch.....	S. F. Lovell	A chev. ou en voit.	8	2	6 do	32	50
Greenbank et Wick Station.....	J. Cragg.....	do	6	6	3 do	50	00
do do	E. Phenix.....	do	6	6	9 do	117	00
Green River et St. Antonin.....	F. Queen.....	Facultatif.....	3	2	12 do	20	00
Green River et St. Modeste.....	do	A chev. ou en voit.	7	3	9 do	41	10
Green River et Viger.....	T. O. Michaud.....	do	11	2	3 do	18	00
Green River et chemin de Whitby.....	J. Windsor.....	Facultatif.....	1½	6	12 do	60	00
Green Valley Corners et Sierra.....	C. J. McRae.....	En voiture.....	3	2	12 do	60	00
Grenville et Harrington.....	D. B. Campbell.....	A chev. ou en voit.	16	1	12 do	80	00
Grenville et Pointe au Chêne.....	A. Cameron.....	Facultatif.....	9	2	5 do	45	00
Grenville et Wharf.....	J. Shepherd.....	do	1	12	Saison 1872.	32	07
Griffith et Matawatchan.....	J. McGregor.....	do	10	1	12 mois	40	00
Grimsbay et Port Welland.....	J. L. Becker.....	En voiture.....	17	6	12 do	649	00
Guelph et Hamilton.....	S. V. Coulson.....	do	32½	6	12 do	761	00
Guelph et Ponsonby.....	J. Bunyan.....	do	20	3	12 do	272	00
Guelph et Walkerton.....	G. Roessler.....	do	65	6	3 do	217	75
Guelph et Wellington Square.....	R. Johnston.....	do	37	6	12 do	1,197	00
Guysborough et Straffordville.....	E. S. Hobbs.....	A chev. ou en voit.	4	3	12 do	76	00
Hagersville et Springvale.....	J. Anderson.....	Facultatif.....	4	2	12 do	50	00
Haliburton et Minden.....	S. Thompson.....	do	19	3	12 do	260	50
Hallerton et Hemmingford.....	A. McCrea.....	En voiture.....	5	2	12 do	35	00
Hall's Bridge et Lakehurst.....	J. Taylor.....	Facultatif.....	7	1	12 do	43	00
Hall's Bridge et North Dour.....	do	A chev. ou en voit.	12	2	12 do	130	00
Hamilton et Milton.....	C. Raspberry.....	En voiture.....	28	6	12 do	745	00
Hamilton et Port Dover.....	D. Almas.....	do	37½	6	3 do	81	25
do do	A. A. Almas.....	do	37½	6	9 do	1,123	00
Hamilton et Stony Creek.....	J. Eden.....	do	7	6	12 do	185	00
Hamilton et boites à lettre des rues.....	J. H. H. Mottram.....	do	6	18	4ms. 6 jours.	167	00
Hamlet et Perth.....	M. Stanley.....	A chev. ou en voit.	9½	2	12 mois	82	58
Hampton et Solina.....	P. Allin.....	do	2½	3	12 do	30	00
Harcourt et Renfrew.....	A. R. Hutton.....	do	9	1	12 do	60	00
Hargrave et Portage du Fort.....	E. Murphy.....	do	7	6	12 do	220	00
Harold et Wellman's Corners.....	G. Empey.....	Facultatif.....	4	2	3 do	12	50
do do	P. Hubble.....	do	4	2	6 do	25	00
do do	D. N. Ostrander.....	do	4	2	3 do	12	50
Harrington et Lakeside.....	D. McMillan.....	do	4½	3	3 do	16	25
do do	R. Armstrong.....	do	4½	3	9 do	48	75
Harrisburg et St. George, etc.....	C. Van Every.....	En voiture.....	11	6&3	12 do	273	00
Harriston te Mount Forest.....	S. V. Coulson.....	A chev. ou en voit.	10	6	12 do	300	00
Harriston et Wroxeter.....	J. McLaughlin.....	do	16	6	12 do	250	00
Harrowsmith et Kingston.....	E. Shibley.....	En voiture.....	16	6	12 do	186	00
Harrowsmith, Mountain Grove et Parham.....	W. M. Kennedy.....	A chev. ou en voit.	22	1&1	12 do	250	00
Hartford et Waterford.....	L. P. Pursel.....	do	9	3	12 do	116	00
Hartley et Woodville.....	T. Morrison.....	do	7	1	9 do	28	25
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 du chemin de fer Massawippi Valley.....	D. H. Pope.....	En voiture.....	3½	6	12 do	140	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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	N ^o . de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Hawkesbury et quai de Grenville.	T. Kelly	Facultatif	2	6	6 ms. 27 jurs.	\$ cts. 117 65
Haysville et New Hamburg	J. Hays	A chev. ou en voit.	3	6	12 mois	124 00
Hazledean et Stittsville	J. Young	do	3½	3	12 do	75 00
Heckstone et Kemptville	J. Dickinson	do	12	3	12 do	160 00
Hemison et Ste. Malachie	R. Bernard	do	2	6	12 do	52 00
Hemison et Standon	J. Nicholson	do	10½	2	12 do	71 40
Hemmingford et Huntingdon	J. H. Vosburgh	En voiture	32	6	12 do	950 00
Hemmingford et Roxham	T. Wallis	do	5	2	12 do	35 00
Henry et L'Original	C. Flynn	A chev. ou en voit.	4½	3	12 do	52 00
Henrysburg et Lacolle	W. Cockerline	En voiture	5½	2	12 do	48 00
Hepworth et Park Head	W. Simpson	Facultatif	3	2	11 do	50 41
Herbert et Mansonville Potton	M. Geer	do	5½	2	12 do	48 00
Hereford et Sawyerville	J. Cairns	A chev. ou en voit.	30	1	12 do	115 00
Hereford et Canaan, U.S.	A. H. Workman	En voiture	3	1	12 do	7 52
Hiawatha et Keene	H. Kent	Facultatif	6	1	12 do	40 00
Highfield et Malton	J. Sanders	A chev. ou en voit	3	2	12 do	47 00
Hillier et Rosehall	J. G. Ferguson	do	2½	2	12 do	50 00
Hilton et Ongley	P. H. Maybee	do	4	1	6 do	10 00
do do	A. H. Smith	do	4	1	12 do	30 00
Hoasic et Morrisburg	J. J. Baker	do	8	2	12 do	52 00
Hoath Head et Owen Sound	R. Hoath	do	8	1	6 do	26 00
Hockley et Loretto	W. Tarley	do	6	1	8 do	16 64
Hollen et Wallace	T. Mannell	do	9	3	6 do	70 00
Holyrood et Lisburn	D. McLeod	do	22½	2	12 do	95 00
Honeywood et Singhampton	J. Richards	do	12	2	6 do	50 00
Honeywood, Singhampton et McIntyre	do	do	12 &			
Horning's Mills et Shelburne	J. Airth	do	22	2&1	6 do	74 98
Howe Island et Pitt's Ferry	T. Thompson	Facultatif	5	2	12 do	60 00
Hudson et le quai	D. Reay	do	1	12	Saison 1872.	48 00
Rumber, Tormore et Weston	W. W. Scott	A chev. ou en voit	9&8	3&6	12 mois	10 00
Humberstone et Port Colborne	J. Thompson	do	1	6	12 do	382 50
Hunsdon et Tottenham	J. T. Cooper	do	10	3	3 do	100 00
do do	W. S. Fry	do	8	3	9 do	24 37
Hunterstown et Rivière du Loup.	F. Lemay	En voiture	17	6	3 do	72 00
do do do	F. Clairmont	do	17	6	6 do	162 50
Hunterstown et St. Elie	O. Chamberlin	do	4	3	9 do	225 00
Huntingdon, La Guerre et St. Anicet	P. W. Higgins	do	18	3	3 do	30 00
do do do	J. J. Higgins	do	18	3	9 do	43 50
Huntingville et Lennoxville.	J. R. Moy	Facultatif	3	6	12 do	135 00
Huntsville et Ravenscliff	J. Sharp	do	8	1	12 do	75 00
Huston et Treacastle	D. Callaway	A chev. ou en voit	4	6	12 do	52 00
Ingersoll et Port Burwell	A. M. McKay	En voiture	32	6	12 do	108 50
Ingersoll et Thamesford	J. Lee	A chev. ou en voit	5	6	12 do	485 00
Inkerman et Iroquois	M. Ault	En voiture	21	6	12 do	190 00
Innisfil et Woodstock	E. Brown	Tel que requis	24	6	12 do	350 00
Innisfil et Lefroy	J. Black	A chev. ou en voit	8½	6	12 do	480 00
Inverary et Kingston	G. Campbell	do	12	3	12 do	290 00
Inverary et Lake Opinicon	B. T. Davidson	Facultatif	14	2	3 do	139 60
Inverhuron et Tiverton	A. McDougall	A chev. ou en voit	3	3	12 do	40 00
Inverness et Leeds	H. McOutcheon	En voiture	12	3	12 do	70 00
Inverness et New Ireland	I. B. Hall	do	17	6	12 do	158 16
Inverness et Reedsdale	W. Lowry	A chev. ou en voit	4	3	7 do	204 00
Inverness et Ste Julie de Somerset	D. McKinnon	En voiture	9½	6	12 do	29 16
Iona et Morpeth	T. Luton	A chev. ou en voit	30	6	12 do	124 00
Iona et St. Thomas	J. Decow	En voiture	13	6	12 do	950 00
						480 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant
Irish Creek, station de, et Merrickville.....	S. Crozier.....	En voiture.....	9	6	12 mois	\$ 200 00
Iron Hill et Sweetsburg.....	W. Moffatt.....	do.....	8	2	12 do	36 00
Isle aux Coudres et Baie St. Paul.....	A. Dufour.....	do.....	12	1	12 do	120 00
Isle aux Grues et Montmagny.....	L. Lebel.....	do.....	6	1	12 do	115 00
Isle Perrot et Ste Anne.....	T. B. Ricard.....	A chev. ou en voit.	7	3	12 do	80 00
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.....	13	6	12 do	290 00
Johnson et Owen Sound.....	D. Butchart.....	Facultatif.....	15	3	12 do	225 00
Johnson's Mills et Zurich.....	C. Hill.....	A chev. ou en voit	4	2	11 do	44 00
Joliette et L'Assomption.....	A. Fontaine.....	Facultatif.....	18	6	12 do	400 00
Joliette et Rawdon.....	P. O. Morin.....	En voiture.....	18	6	12 do	360 00
Joliette et Ste Elizabeth.....	J. Desilets.....	Facultatif.....	10	6	12 do	216 00
Jura et Station de Widder.....	J. McCordie.....	En voiture.....	7	2	12 do	72 00
Kamouraska et St. Paschal.....	T. Ward.....	do.....	44	12	12 do	152 00
Katevale et Hatley Nord.....	F. Lagorgendière.....	A chev. ou en voit	4	2	12 do	42 00
Kazubazua et Lac à la Loutré.....	H. Heeney.....	do.....	32	1	12 & arrérage.	198 00
Keene et Norwood.....	H. Richardson.....	En voiture.....	18	3	12 mois	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.....	24	3	12 do	48 00
Kemptville et Merrickville.....	G. A. Leslie.....	En voiture.....	13	6	12 do	475 00
Kenilworth et Petherton.....	T. Bunston.....	Facultatif.....	3	6	6 do	78 00
do.....	M. Enright.....	do.....	3	6	6 do	49 50
Kenilworth et Riverstown.....	J. Hunter.....	do.....	3	6	3 do	39 00
do.....	J. Kelcher.....	do.....	3	6	9 do	51 75
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. Basonais.....	En voiture.....	12	3	12 do	118 80
Kilkenny et Smith's.....	F. X. Poitras.....	do.....	3	2	12 do	36 00
Kilmanagh et Mono Rd. Station.....	A. Lindsey.....	A chev. ou en voit	3	3	3 do	20 00
Kilmarnock et Smith's Falls.....	J. Corbett.....	do.....	8	2	12 do	85 00
Kilsyth et Peabody.....	J. Milburn.....	do.....	15	2	12 do	150 00
Kincardine et Lorne.....	G. Bisset.....	do.....	5	2	12 do	48 00
Kincardine et Saugeen.....	J. Gentle.....	do.....	28	6	12 do	699 99
Kincardine et Walkerton.....	S. V. Coulson.....	do.....	28	6	12 do	491 00
King et Nobleton.....	J. Weller.....	do.....	8	6	12 do	227 84
King et Oak Ridges.....	W. Conner.....	do.....	7	6	12 do	265 00
Kingslake et Vienna.....	J. Featherston.....	Facultatif.....	8	2	12 do	55 25
Kingsbury et Melbourne.....	G. Williamson.....	En voiture.....	6	2	3 12 do	56 25
Kingsford et Marysville.....	J. Schermehorn.....	A chev. ou en voit.	6	3	12 do	100 00
Kingston et Loughboro'.....	H. Dean.....	En voiture.....	17	6	12 do	275 00
Kingston et Camp Militaire.....	T. P. Kelly.....	do.....			Voyagespéc.	8 25
Kingston et Morton.....	W. Copeland.....	do.....	29	3	12 do	394 00
Kingston et Newburgh.....	H. Finkle.....	do.....	22	6	12 do	300 00
Kingston et Picton.....	W. Aylesworth.....	do.....	40	6	12 do	1324 99
Kingston et Portsmouth.....	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	Saison 72-73	
Kingston Road et Markham.....	R. H. Crew.....	do.....	10	6	6 mois	149 00
Kingsville et Oxley.....	A. Wigle.....	Facultatif.....	10	3	12 do	165 00
Kinkora et Sebringville.....	J. Stock.....	Tel que requis..	8	2	12 do	60 00
Kinloss et Lucknow.....	J. Colclough.....	En diligence.....	12	6	6 do	170 00
do.....	T. Smith.....	do.....	12	6	6 do	139 00
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	9 do	196 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.		Période.	Montant.
			Distance en milles.	No de voyages par semaine.		
Kirkwall et Rockton	W. Stockwell	A chev. ou en voit.	15	6	12 mois	160 00
Knápdale et Newbury	H. McLean	do	6	1	17 do	31 17
Knowlton et St. Étienne de Bolton	L. Paulin	do	9	3	9 do	90 00
Knowlton et Sutton Junction	J. McMannis	En voiture	7	6	12 do	190 00
Knowlton et Waterloo, &c.	do	do	39	6	12 do	878 48
Kossuth et Preston	J. D. Groh	Facultatif	5½	2	12 do	64 00
La Baie et Nicolet	L. Vigneau	En voiture	9	6	12 do	240 00
La Baie et St. Zéphérin	do	do	8	6	7 do	110 83
La Baie et Sorel	D. Guevremont	do	40½	6	12 do	930 00
Labarre et Roberval	B. Tremblay	A pied	33	1	3 do	31 81
do do	L. Boudreau	do	33	2	9 do	156 32
La Beauce et St. Bernard	M. Routhier	A chev. ou en voit.	10	1et3	12 do	70 66
La Beauce et St. Elzéar	E. Landrit	do	3	2	12 do	35 00
L'Acadie et St. Jacques	J. O. Poirier	En voiture	5	3	12 do	80 00
Iachenaie et Terrebonne	J. O. Laurier	A chev. ou en voit	4½	3	12 do	52 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
Lac Masson Road et St. Hippolyte	B. Martin	Facultatif	3	2	12 do	32 00
Lafontaine et Penetanguishene	P. Brasseur	A chev. ou en voit	9	1	12 do	30 00
Lake Aylmer et Stornoway	G. Champoux	do	9	1	12 do	30 00
Lake Etchemin et Langevin	L. Vermette	do	12	2	12 do	115 00
Lake Etchemin et Standon	J. Nicholson	do	15	2	12 do	116 00
Lakefield et Mille Isles	S. Pollock	do	7	2	3 do	12 50
Lake Megantic et Picopolis	P. B. Champagne	En voiture	7	1	6 do	20 00
do do	C. Langlais	do	7	1	6 do	20 00
Lake Megantic et Stornoway	J. Macdonald	do	15	2	12 do	120 00
Lake Opinicon et Loughboro'	W. D. Waters	A chev. ou en voit.	17	2	12 do	120 00
Lake Temiscamingue & Mattawa	C. Stuart	Facultatif	90	15½	12 do	320 00
Lake Weedon et Sherbrooke	W. Paige	A chev. ou en voit.	41	3	12 do	453 00
L'Am aroux et Thornhill	R. Vanhorn	En voiture	7	2	5 do	29 16
Lambton et Robinson	H. & T. Leonard	do	35	3et6	12 do	1195 66
Lambton et St. François	N. Gagné	do	36	3	12 do	325 00
Lambton et Valletort	P. Mercier	A chev. ou en voit.	8	1	12 do	28 00
Lanark et McDonald's Corners	J. Bowes	do	14	3	12 do	234 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	12 do	156 50
Lancaster et Summerstown	do	A chev. ou en voit.	6	3	12 do	117 00
Langside et Lucknow	E. Greyell	do	8½	2	12 do	77 00
Langstaff et Thornhill	H. Richards	Facultatif	1½	6	12 do	40 00
Langton et Marston	W. Mills	A chev. ou en voit.	4½	2	12 do	50 00
Lansdown et Warburton	J. H. Keating	Facultatif	4½	1	12 do	27 72
L'Anse St. Jean et Baie Murray	J. Desgagner	A pied ou à chev.	48	15½	3 do	37 50
do do	O. Savard	do	48	15½	3 do	32 50
do do	J. Kane	do	48	15½	3 do	36 00
La Petite Rivière St. François et Baie St. Paul	E. Bleuteau	Facultatif	10	3	12 do	60 00
La Pigeonnière et St. Édouard	J. Hamelin	En voiture	4	6	12 do	100 00
Laprairie et St. Lambert	P. Lachance	do	6	....	Voy. spécial.	1 00
Laprairie, St. Philippe and St. Constant	A. Lamarre	do	18	3	12 mois	146 00
La Présentation et St. Hyacinthe	A. Millet	do	6	2et3	12 do	62 83
Largie and Wallacetown	E. McKillop	Facultatif	7	1	2 do	8 67
L'Assomption and St. Julienne	J. Renaud	En voiture	23	6	12 do	50 00
Latimer and Wolf's Corners	T. Reynolds	Facultatif	1	3	2 do	5 00

ETAT 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route,	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
Lauzon et Lévis	H. Martin	A chev. ou en voit.	2	6	12 mois ..	100 00	
Laval et Québec	A. Simons	En voiture	21	2	12 do ..	194 40	
Lavant et Watson's Corners	A. Browning	A chev. ou en voit.	13	1	12 do ..	60 00	
Lawrenceville et Stukely Nord	C. Gendron	En voiture	4	3	12 do ..	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 $\frac{1}{2}$	3	12 do ..	500 00	
Leeds et Leeds Village	H. McCutcheon	A chev. ou en voit.	1	3	12 do ..	30 00	
Leeds et Broughton Ouest	A. Morissette	Facultatif	13	3	3 do ..	36 00	
do do	M. Rousseau	do	13	3	9 do ..	87 00	
Leinster et Napanee	W. Grange	A chev. ou en voit.	15	2	12 do ..	139 00	
Leith et le Quai	J. H. Ross	A pied	4	6	$\frac{1}{2}$ Saison '72.	14 28	
Lemonville, Ringwood et Stoufville	M. Flint	A chev. ou en voit.	6 $\frac{1}{2}$	1 et 6	12 do ..	128 74	
Les Eboulements et Settrington	C. Chouinard	do	8 $\frac{1}{2}$	1 et 2	12 do ..	69 16	
Les Eboulements et le Quai	A. Tremblay	do	3	tel q	req. Saison 1872.	50 40	
Les Escoumains et Mille Vaches	R. Morrin	A pied ou en bat.	18	15 jr	1 mois ..	6 25	
do do	W. S. Church	do	18	15 jr	10 do ..	62 50	
Les Escoumains et Tadousac	R. Morrin	A chev. ou en voit.	27	2	12 do ..	300 00	
Leskard et Newcastle	T. Douglas	En voiture	10	6	12 do ..	244 00	
Lester's et London	N. McNeil	Facultatif	1	12	9 do ..	70 50	
Lévis et New Liverpool	P. Cauchon	En voiture	6	12	12 do ..	249 60	
Lévis et Québec	H. Martin	Traverse	1	12	et 18	12 do ..	290 19
Lévis et St. Michel	do	En voiture	15	6	12 do ..	425 00	
Lévis et bur. succursalesur la côte.	F. Bertrand	Facultatif	3	12	et 18	12 do ..	60 89
Lévis et Trois-Rivières	R. G. Lajoie	En voiture	91	6	12 (m. l'am.)	2,481 00	
Lilley's Corners et London	C. Lilley	do	1	12	12 mois ..	156 50	
Limelake et Roblin	J. Jarmin	Facultatif	10	1	12 do ..	36 00	
Linton et Lloydtown	R. Lodge	do	3 $\frac{1}{2}$	3	12 do ..	69 00	
Linwood et St. Jacobs'	J. R. Williams	do	12	6	12 do ..	393 00	
Lisbon et Wellesley	J. Zirkman	do	2	2	12 do ..	50 00	
L'Islet et St. Cyrille	J. B. Cloutier	Tel que requis	7	2	12 do ..	96 00	
Listowel et Mitchell	J. Hicks & Ex'rs	En voiture	22	6	12 do ..	275 00	
Listowel et Molcsworth	S. Lougheed	Facultatif	11	3	12 do ..	79 00	
Little Britain, Oakwood, Port Hoover et Valentia	W. A. Silverwood	A chev. ou en voit.	4, 4	6, 3	et 1	12 do ..	237 48
Little Current et Manitowaning	B. MacKay	En chaloupe	22	3	par mos	1 $\frac{1}{2}$ do ..	19 00
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 $\frac{1}{2}$	2	12 do ..	106 24	
London et Nairn	A. Fraser	En voiture	21	3	12 do ..	249 00	
London et Petersville	W. Loughrey	do	1	6	8 $\frac{1}{2}$ do ..	56 25	
London et St. James' Park	J. F. Simpson	do	1	6 et	12	5 $\frac{1}{2}$ do ..	35 00
do do	J. Taylor	do	1	12	3 do ..	19 25	
London et St. Thomas	J. H. Filman	do	16	6	1 mois 1 jr.	156 00	
London et Thorndale	G. Hiscox	do			7oy. spécial	2 50	
Long Island Locks, Manotick et Station Manotick	J. Tyghe	A chev. ou en voit.	7 $\frac{1}{2}$	3 et 6	2 mois ..	130 13	
Longueuil et Montréal	P. Lespérance	Traverse ou en v.	4	6	2 do ..	100 00	
Loretto et Sheldon	W. Tarley	Facultatif	14 $\frac{1}{2}$	2	3 do ..	83 14	
L'Orignal et Rivière Raisin	D. McPhee	do	41	2	2 do ..	1,200 00	
L'Orignal et le Quai	T. W. Lee	do	1	12	12 Saison 1872.	39 00	
Lotbinière et Rivière Bois Claire	L. G. Boucher	A chev. ou en voit.	6 $\frac{1}{2}$	3	12 mois ..	70 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.			Période.	Montant.
Loughboro' et Wilmur.....	M. Holden.....	A chev. ou en voit.	7	2	3	mois	13 00	
Low et Venosta.....	J. Macauley.....	do	8	1	12	do	52 00	
Lowbanks et Stromness.....	J. Michener.....	Facultatif.....	6	2	12	do	78 00	
Lumley et Stewart's Corners.....	W. Dinnin.....	A chev. ou en voit.	3	3	3	do	11 25	
Luther et Peepabun.....	S. Stuckey.....	Facultatif.....	5	2	3	do	12 50	
Luther et Tarbert.....	do	A chev. ou en voit.	44	2	3	do	12 50	
Luther et Waldemar.....	do	do	3	2	9	do	39 00	
Lynedoch et Oakland.....	R. Power.....	En voiture.....	52	6	12	(m. l'am.)	743 33	
Lynedoch et Silver Hill.....	H. C. Gifford.....	Facultatif.....	4	2	12	mois	60 00	
Lynville et Simcoe.....	J. W. McNally.....	do	64	2	12	do	80 00	
McDonald's Corners et Lancaster Nord.....	A. Leclair.....	A chev. ou en voit.	3	6	12	do	100 00	
McDonald's Corners et Ompah.....	T. Anderson.....	do	22	1	2	do	23 33	
McDonald's Corners et St. Raphaël, Ontario.....	Mary McDonell.....	do	2	6	12	do	70 00	
McDonald's Corners et Venachar.....	W. Lock.....	do	45	1	10	do	250 00	
McGillivray et Offa.....	M. Coates.....	do	12½	2	3	do	17 44	
McKellar et Newcombe.....	A. Millin.....	Facultatif.....	12	1	2	do	10 00	
McKellar et Parry Sound.....	J. Armstrong.....	do	16	1	12	do	78 00	
McPhee's Corners et Skye.....	D. McMillan.....	A chev. ou en voit.	13	3	6	do	28 00	
Maberly et Perth.....	A. McLaren.....	do	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	12	do	156 00	
Magog et Sherbrooke.....	H. N. Fraser.....	do	19½	6	12	do	400 00	
Magog et Waterloo.....	J. G. Cowie.....	do	20	6	12	do	424 50	
Malakoff et Gower Nord.....	W. Elliott.....	Facultatif.....	4	2	12	do	35 42	
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	2	12	do	104 00	
Malton et Richview.....	T. Trainor.....	En voiture.....	3½	6	12	do	125 12	
Malton et Sandhill.....	E. Heacock.....	do	12	6	12	do	400 00	
Malvern et Norway.....	A. Johnston.....	A chev. ou en voit.	13	3	3	do	70 00	
Malvern et Scarborough Junction.....	R. Davidson.....	do	21	6	9	do	255 00	
Mandamin et Oban.....	W. Cannick.....	Tel que requis.....	3	3	12	do	78 00	
Mansfield et Mulmur.....	W. Paisley.....	A chev. ou en voit.	6	3	12	do	90 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 St. Ferdinand.....	J. B. Hall.....	do	3	3	1	do	2 60	
Maple Grove et Sanborn.....	T. Harley.....	A chev. ou en voit.	11½	2 et 3	12	do	97 83	
Maple Grove et Somerset.....	J. Prince.....	En voiture.....	20	3	7	do	79 61	
Maple Leaf et Sawyerville.....	W. G. Planche.....	A chev. ou en voit.	3½	1	12	do	20 00	
Mapleton et New Sarum.....	L. W. Learn.....	do	4	3	12	do	57 00	
Maple Valley et Shrigley.....	G. Sandilands.....	do	5½	1	15	do	24 65	
Marbleton et Ham sud.....	G. Goodenough.....	En voiture.....	10	2	12	do	65 00	
March et le Quai.....	W. H. Berry.....	A pied.....	4	6	Saison 1872.	10 00		
Markham et Milliken.....	W. Gorvett.....	A chev. ou en voit.	5	3	9	mois	97 50	
Markham et Milnesville.....	H. H. Read.....	do	2½	3	6	do	20 00	
do	W. S. Read.....	do	2½	3	6	do	20 00	
Marlow et États-Unis (Ligne Frontière).....	M. Cahill.....	do	14½	3	12	do	224 00	
Marmora et Norwood.....	S. Ackerman.....	do	21	3	12	do	240 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.....	A. McVean.....	do	12	6	12	(m. l'am.)	281 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	N ^o . de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Mary Lake et Seely	O. Seely	Facultatif	7	1	7 mois	30 33
Mary Lake et Utterson	A. H. Ladell	do	3	2	12 do	40 00
Mascouche et Terrebonne	L. Boimier	A chev. ou en voit.	7 $\frac{1}{2}$	3	3 do	21 00
do do	W. Roy	do	7 $\frac{1}{2}$	6	9 do	117 00
Masham et Wakefield Nord	H. Trempe	do	11	1	9 do	45 00
Masham et Wakefield	W. Bennett	do	3	2	3 do	21 00
Maskinongé et St. Justin	L. St. Antoine	En voiture	2	3	12 do	50 00
Matane et Metis	W. E. Page	do	33	3	12 do	360 00
Matane et St. Anne des Monts	F. Perron	do	57	2	12 do	449 00
Matapediac et Runnymede	J. Lawlor	Facultatif	12	1	12 do	64 00
Matlock et Wyoming	J. P. Jarman	do	4	2	12 do	40 00
Mattawa et Nippissingan	J. Chapman	A pied ou canot	64	1 & 2		
Mattawa et Rapides des Joachims	N. Timmins	En chal. 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	L. Payn	do	36	2	12 (m. l'am.)	399 00
Meaford et Owen Sound	T. Spiers	do	20	3 & 6	8 mois 6 jrs.	281 34
Meaford et Strathnairn	K. Ford	En voiture	8	1	12 mois	49 48
Meaford et Walter's Falls	J. H. Deleeve	A chev. ou en voit.	14	2	12 do	154 00
Meaford et Quai	D. L. Layton	Facultatif	4	12	4 do	34 28
Medonte et route de Penetanguishene	T. Craig	A chev. ou en voit.	10	2	12 do	104 00
Mekinac et St. Tite	H. Rivard	En voiture	8	1	2 do	4 33
Melbourne et Waterloo	E. Lawrence	A chev. ou en voit.	33	3	12 do	500 00
Melrose et Shannonville	G. R. Earle	do	5 $\frac{1}{2}$	1	8 do	23 33
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
Méthot's Mills et Ste. Agathe	J. Fournier	do	8	2	12 do	60 00
Méthot's Mills et St. Flavien	do	do	4	2	12 do	45 00
Métis et Rivière du Loup	J. B. Martin	En voiture	94 $\frac{1}{2}$	6	8 mois 7 jrs. (m. l'am.)	2190 46
Métis et St. Octave	N. Richard	Facultatif	3	2	6 mois	12 36
do do	J. D. Page	do	3	2	6 do	33 00
Métis et Poste de la route des Trois Pistoles	J. B. Martin	En voiture	73	6	3 mois 24 jrs (m. l'am.)	750 13
Michipicoten, rivière, et Saut Ste. Marie	P. W. Bell	A pied	160	m.	5 mois	225 00
Midland et route de Penetanguishene	T. B. J. Gladstone	Facultatif	2	6	5 do	31 25
Milford et Picton	J. Martin	A chev. ou en voit.	10	3	9 do	89 23
do do	W. Ogden	do	10	6	3 do	62 50
Milford et Pointe Traverse	M. Hedgin	do	12	1	12 do	52 00
Millbank et Milverton	V. Kertcher & J. D. Pierson	Facultatif	6 $\frac{1}{2}$	3	1 do	9 12
Millbrook et Mount Pleasant	J. Armstrong	A chev. ou en voit.	8	6	12 do	263 00
Mille Illes et St. Jérôme	S. Pollock	En voiture	12	2	12 do	75 00
Mille Roches et Moose Creek	J. Cleary	do	20	2	12 do	185 00
Milliken et Unionville	W. Gorvett	Facultatif	3	2	3 do	12 50
Milton et Scotch Block	J. Michie	A chev. ou en voit.	6	3	12 do	120 00
Milverton et Poole	V. Kertcher	En voiture	4	6	11 do	183 33
Mitchell's Bay et Oungah	W. Parish	A chev. ou en voit.	8	2	4 do	26 67
Moffat et Nassagwiweya	D. Little	Facultatif	3	2	12 do	40 00
Moira et Plainfield	W. H. Dean	A chev. ou en voit.	8	3	12 do	90 00
Moneymore et Roslin	J. Harigan	Facultatif	5	1	12 do	30 00
Mongenaix et Peveril	L. Sicart	En voiture	7 $\frac{1}{2}$	3	12 do	66 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Monkton et Stowe.....	J. McNaught.....	En voiture.....	4	2	12 mois ..	60 00
Mono Mills et station de la route de Mono.....	J. Mills.....	Facultatif.....	9	6	6 do ..	150 00
do do	J. Hassard.....	do	9	6	6 do ..	225 00
do do	W. Wilson.....	A chev. ou en voit.	15	2	4 do ..	41 33
Mono Mills et Relessey.....	C. Major.....	Facultatif.....	12	12	Saison 1872.	15 00
Monte Bello et Quai.....	M. Tindale.....	Voiture.....	36	6	12 mois ..	900 00
Montreal et New Glasgow.....	T. Akin.....	do	13	12	12 do ..	125 00
Montreal et Point St. Charles.....	P. Labelle.....	do	33	6	12 do ..	550 00
Montreal et St. Jérôme.....	J. B. Boyer.....	do	24	...	Voy. spécial	12 00
Montreal et St. Rémi.....	J. O. Villeneuve.....	do	18	6	12 mois ..	189 00
Montreal et Terrebonne.....	A. Dumaine.....	do	12	12	6 ms. 19 jrs.	121 80
Montrose et Port Robinson.....	O. Clark.....	Tel que requis.....	4	3	12 mois ..	75 00
Moray et Park Hill.....	J. B. Miller.....	A chev. ou en voit.	3	2	3 do ..	10 00
Morley et Woodford.....	J. Lemon.....	Facultatif.....	6	1	12 do ..	57 84
Morningdale Mills et Stratford.....	J. Russell.....	Voiture.....	19	3 & 6	12 do ..	507 91
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. S. Stata.....	Facultatif.....	3	6	12 do ..	47 48
Motherwell et Ste Marie.....	W. Roger.....	A chev. ou en voit.	10	2	12 do ..	100 00
Mount Albert et Sharon.....	L. Lépard.....	En voiture.....	7	6	12 do ..	195 00
Mount Albion et Ryckman's Corners.....	D. F. Davis.....	Facultatif.....	7	3	12 do ..	112 00
Mount Brydges et Muncey.....	R. E. Whiting.....	A chev. ou en voit.	7	2	12 do ..	51 00
Mount Forest et Owen Sound.....	R. B. & S. V. Coulson.....	Voiture.....	47	6	12 do ..	1,034 48
Mount Johnson et Versailles.....	I. Marcoux.....	A chev. ou en voit.	3	6	12 do ..	79 00
Mount St. Patrick et Shamrock.....	G. Goodwin.....	do	5	2	12 do ..	50 00
Murray Bay et Québec.....	H. Audet dit Lapointe.....	Voiture.....	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 Savard's Portage.....	F. Portin.....	Facultatif.....	43	2	9 do ..	296 25
Murray Bay et Tadousac.....	J. Chamberland.....	do	36	2	3 do ..	78 00
Murray Bay et Wharf.....	J. Fortin.....	do	3	tel q	req. Saison 1872.	121 50
Musselburg et Poole.....	D. Matthews.....	A chev. ou en voit.	1	3	12 mois ..	20 00
Myrehall et Plainfield.....	J. Harris.....	Facultatif.....	5	1	10 do ..	16 66
do do	E. N. Gould.....	do	5	1	2 do ..	4 33
Myrtle et Stouffville.....	M. F. Mertens.....	En voiture.....	18	6	3 do ..	153 44
Nain et Springbank.....	J. Cummings.....	A chev. ou en voit.	6	2	10 do ..	35 67
Napanee et Picton.....	J. Soby.....	En voiture.....	24	6	12 do ..	847 48
Napanee et Switzerville.....	J. L. Miller.....	A chev. ou en voit.	6	3	6 do ..	25 00
do do	P. E. R. Miller.....	do	6	3	6 do ..	30 00
Napierville et Stottville.....	A. Guay.....	En voiture.....	7	6	12 do ..	130 00
New Aberdeen et New Dundee.....	A. Wolfe.....	do	7	6	12 do ..	234 72
New Aberdeen et Preston.....	C. Kress.....	do	7	6	9 do ..	180 00
do do	J. Atkinson.....	do	7	6	3 do ..	55 75
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 Wharf.....	M. Caldwell.....	Facultatif.....	3	tel q	req. Saison 1872.	52 00
New Edinburgh et Ottawa.....	J. W. Proctor.....	do	1	6	12 mois ..	40 00
New Liverpool et St. Jean	A. Pichet.....	A chev. ou en voit.	3	6	12 do ..	68 00
Chrysoptome.....	A. Toazo.....	En voiture.....	19	3	12 do ..	224 40
Newmarket et Stouffville.....	R. Warren.....	do	12	12	16 jours ..	94 00
Niagara et Military Camp.....	W. Chase.....	do	12	6 &	12 mois ..	337 13

ETAT No. 2, A.—Detail 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Niagara et Youngstown, E.-U.	R. Warren	A chev. ou en voit.	2	6	12 mois	80 00
Nicolet et St. Grégoire	O. Hébert	En voiture	6	12	do	99 00
Nicolet et St. Monique	H. Beaudry	do	3	12	do	66 00
Nicolston et Thompsonville	R. Somerville	Facultatif	3	2	9 do	32 00
do do	W. Train	do	3	6	3 do	22 50
Nithburg et Shakespeare	R. Armstrong	do	3	2	12 do	75 00
Norland et Oak Hill	W. Perkins	A chev. ou en voit.	2	2	12 do	100 00
Normandale et Walsh	H. Cassils	Facultatif	3	12	do	159 60
Normanton et Saugeen	W. Gilbert	En voiture	5	.....	Voy. spéc.	18 75
do do	E. Conway	do	5	.....	do	2 00
Normanton et Walkerton	W. Gilbert	do	31	6	5 mois	200 00
Gower Nord et Station d'Osgoode	D. P. Brown	A chev. ou en voit.	8	6	12 do	312 00
Kepple Nord et Owen Sound	W. Cudde	do	21	2	11 do	258 50
Nation Nord Mills et Thurso	J. W. Campbell	En voiture	10	3 & 6	12 do	370 24
North Onslow et Onslow	P. McDonough	A chev. ou en voit.	7	1	9 do	26 25
do do	J. O'Donnell	do	7	1	3 do	8 75
Pelham Nord et Port Robinson	W. D. McQueen	En voiture	16	3	12 do	160 00
Seneca Nord et Tyndeside	E. Bayley	Facultatif	3	2	12 do	31 20
Sutton Nord et West Brome	S. Sweet	En voiture	2	6	12 do	50 00
Wakefield Nord et Ottawa	W. Patterson	do	26	6	12 do	148 00
Wakefield Nord et Rivière Désert	C. Brooks	A chev. ou en voit.	65	3	12 do	1,089 00
Wakefield Nord et Rupert	J. Moncrief	do	5	2	6 do	25 00
Norwood et Peterboro'	J. A. Johnson	En voiture	20	3	6 do	75 00
do do	S. Ackerman	do	20	3	6 do	75 00
Oban et Vynor	W. Carrick	A cheval	2	1	12 do	26 00
Odessa et Sharpton	P. S. Timmerman	A chev. ou en voit.	4	2	12 do	50 00
Odessa Road et Violet	D. W. Perry	Facultatif	1	6	12 do	75 00
Oil Springs et Petrolea	J. Keating	do	7	6	12 do	391 00
Old Montrose et Wheatley	H. Mills	do	3	2	12 do	31 48
Olinda et Ruthven	J. C. Fox	Tel que requis	2	3	12 do	45 00
Orangeville et Vanatter	W. H. Vannatter	Facultatif	5	2	9 do	45 00
do do	J. C. Reid	do	5	2	3 do	15 00
Orangeville et Whitfield	T. Reburn	A chev. ou en voit.	19	2	6 do	80 46
do do	T. Williamson	do	16	2	6 do	77 50
Orillia et Rama	J. McPherson	En diligence	9	2	12 do	104 00
Orleans et Ottawa	H. McHarry	A chev. ou en voit.	9	2	Saison 1872.	60 00
Osceola et Stafford	R. Childerhose	do	9	2	12 mois	80 00
Osgoode et West Winchester	J. Annable	do	16	3	3 do	42 25
do do	H. Hughes	do	16	3	9 do	179 25
Oshawa et Port Perry	W. H. Thomas	En voiture	16	6	3 do	75 00
Oshawa et Raglan	J. Smith	do	9	6	9 do	187 50
Ossian et Sarnia	D. W. Millikin	do	23	2	12 do	192 00
Ottawa et Pakenham	J. Halliday	do	36	6	6 do	578 00
Département du bureau de poste d'Ottawa	P. Batterton et Execr.	do	1	6	10½ do	282 00
Ottawa et Rochesterville	L. Booth	Facultatif	1	6	3 do	38 50
Ottawa et Taylorholme	C. Taylor	A chev. ou en voit.	8	1	2 do	10 83
Ottawa et Templeton	J. O'Hagan	En voiture	2	3	12 do	60 00
Chemins d'Ottawa et Rockland	W. C. Edwards	Facultatif	1	6	Saison '72-73	25 00
Owen Sound et Saugeen (vieux chemin)	S. V. Coulson	En voiture	32	6	5 mois	370 41
do do	T. Spiers	do	32	6	7 do	518 58
Owen Sound et Saugeen (nouveau chemins)	S. V. Coulson	do	24	6	5 do	278 75
do do	T. Spiers	do	24	6	7 do	390 25
Owen Sound et Thornbury	do	do	27	6	2 ms, 24 jrs.	186 22
Paisley et Saugeen	W. Gilbert	Facultatif	21	6	3 ms, 3 jrs.	105 79
do do	A. R. Kildrish	do	21	.....	Voy. spéc.	64 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Paisley et Saugeen	W. Feney.....	Facultatif.....	21	1	voy. spécial	\$ cts. 4 00
Paisley et Underwood.....	W. Meadows....	A chev. ou en voit	13	1	12 mois.....	90 00
Paisley et Willisroft.....	G. Willisroft....	do	8	1	12 do	45 00
Pakenham et Panmure.....	R. Wilson.....	do	20	6	6 do	311 50
Rapides de Palmer et Rockingham	H. F. McLachlin	Facultatif.....	8	1	7 do	29 16
Papineauville et St. André						
Avelin	J. A. Lévis.....	En voiture	9	6	12 do	188 00
Papineauville et le quai	J. Chabotte....	En chaloupe ...	1	12	Saison 1872.	70 00
Paquetteville et St. Malo	M. Roy	A chev. ou en voit.	5	2	12 mois	52 00
Station de Paris et Simcoe	J. T. Chadwick & P. Hager	En voiture.....	28	6	12 (m. l'am).	312 00.
Park Hill et Sable	A. McDonald ...	do	6	2	12 mois.....	60 00
Park Hill et Sarepta	W. Simpson	A chev. ou en voit.	16	3	9 do	138 75
Park Hill et Springbank.....	D. C. Stonehouse	do	9 $\frac{1}{2}$	2	2 do	7 33
Parry Sound et Rosseau.....	W. Beatty	Facultatif.....	24 $\frac{1}{2}$	1	2m. 21 jours	24 00
do	J. Millard	do	24 $\frac{1}{2}$	6 & 3	8 mois	507 00
Paudash et Peterboro.....	T. Eastland....	do	59	1	12 do	220 00
Pearceon et Riceburg.....	J. Briggs	A chev. ou en voit	2 $\frac{1}{2}$	2	10 do	25 00
Pembroke et Rapides des Joachims.....	Cie. de transport d'U. de ch. de fer	En voiture.....	145	6	3 do	500 00
Pembroke et Renfrew	J. Havey	A chev. ou en voit.	42	6	3m. 23 jours	264 18
Pembroke et Pointe de Sable ...	do	do	49	6	7 m. 8 jours	676 40
Pendleton, Plantagenet et Wharf	J. Larocque.....	do	10 & 15	6	3 mois	45 00
do	J. Chatelin.....	do	10 & 15	6	9 do	120 00
Penetanguishene et Sault Ste. Marie	J. Carney.....	Facultatif.....	348	3 par mois	5 do	2,025 00
Percé et vap. des Ports du Golfe	J. E. Tuzo.....	do	1	1 telq. req.	Saison 1872.	44 25
Perth et Tennyson	J. Devlin	A chev. ou en voit.	10	1	12 mois	34 00
Peterboro et Warsaw	C. Payne	do	16	3	12 do	200 00
Petersburg et St. Agathe.....	C. Bauer	do	2	6	12 do	90 00
Philipsburg et Station St. Armand	A. Hogel	En voiture	2	18	9 do	165 00
Pictouet West Lake	H. Lambert.....	A chev. ou en voit.	9 $\frac{1}{2}$	1	12 do	30 00
Pigeon River, Baie du Tonnerre et Silver Islet	J. W. Cousins....	Facultatif.....	40 & 22	2 & 3 par mois	13 voyages	481 00
do do et Duluth, E. U.	J. McIntyre	do	1	1	voy. spécial	389 68
Pinedale et Wick	J. Barker	do	4	2	12 mois	40 00
Pine Grove et Woodbridge	W. A. Sloan	do	1 $\frac{1}{2}$	6	12 do	50 00
Pittston et Spencerville	W. Pitt	A chev. ou en voit.	10 $\frac{1}{2}$	2	12 do	80 00
Plantagenet et Treadwell	J. McGavron....	do	5	2	5 do	37 13
Pleasant Hill et Spring Arbor	J. W. Hazen	do	2	3	12 do	26 00
Point Abino et Port Robinson	A. Willson	En voiture.....	20	3	12 do	225 00
Pointe Abino et Sherkeston	B. P. Snider	do	5	2 & 3	9 do	48 00
do	R. B. Willson	do	5	3	3 do	18 00
Pointe aux Anglais et St. Benoit.	A. Labrosse.....	Facultatif.....	7	6	6 m. 27 jours	135 75
Pointe aux Pins et Sault Ste. Marie	H. Wood	do	9	3	Saison 71-72	15 00
Pointe aux Trembles et Rivière des Prairies	P. Roi	En voiture.....	6	3	12 mois	75 00
Pointe aux Trembles et St. Raymond	J. Hewton	do	21	3	12 do	170 00
Pointe Claire et Ste. Geneviève	F. Janthier	A chev. ou en voit.	5	3 & 6	12 do	163 50
Pointe Fort ne et Vankleek Hill R.	R. Thistlewaite	En voiture.....	18	6	12 do	380 00
Pointe Fort ne et le quai	L. St. Denis	Facultatif.....	3	6	Saison 1872.	14 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	N ^o . de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Pointe Kaye et Port Carling....	C. Kaye.....	Facultatif.....	5	1	5 ms. 9 jours	17 25
Portage du Fort et Ross.....	E. Murphy.....	En voiture.....	3	6	Saison 72-73.	100 00
Port Bruce et Port Burwell.....	G. A. Wannacott	do.....	14	3	12 mois.....	190 00
Port Bruce et Sparta.....	do.....	do.....	6	6	12 do.....	170 00
Port Burwell et Simcoe.....	H. Swan.....	do.....	40	6	12 do.....	1,350 00
Port Credit et Streetsville.....	R. H. Lewis.....	do.....	9	12	6 do.....	323 46
do.....	A. Blakley.....	do.....	9	12	6 do.....	272 50
Port Dover et Simcoe.....	G. Huster.....	do.....	9	6	12 do.....	289 00
Port Lambton et Sombra.....	E. L. Stoddard.....	Facultatif.....	5	6	12 do.....	149 00
Port Lambton et Wallaceburg.....	D. McLean.....	En voiture.....	23	2	12 do.....	120 00
Port Nelson et Wellington Square	J. Cutter.....	do.....	14	6	12 do.....	100 00
Portneuf et St. Bazile.....	G. Jobin.....	do.....	7	3	12 do.....	72 00
Port Perry et Scugog.....	J. Sweetman.....	do.....	73	1&2	12 do.....	76 00
Port Perry et Uxbridge.....	J. Tvochy.....	do.....	13	6	12 do.....	400 00
Port Perry et Whitby.....	G. Robson.....	do.....	193	6	3 do.....	73 50
Port Rowan et Tilsonburg.....	A. M. McKay.....	Facultatif.....	28	3	12 do.....	403 75
Port Ryerse et Simcoe.....	H. Hall.....	Voiture.....	6	6	12 do.....	225 00
Prescott et Ogdensburg, E.-U.....	C. Plumb.....	Trav. et en voit.	2	18	12 do.....	400 00
Preston et Waterloo.....	C. Kress.....	A chev. ou en voit.	10	12	12 do.....	600 00
Québec et St. François, Beauce.....	L. Barlow.....	En voiture.....	54	6	12 do.....	1,449 00
Québec et St. François d'Orléans.....	F. Paradis.....	En chal. ou en voit	27	3	12 do.....	450 00
Québec et St. Sauveur de Québec.....	W. Saucier.....	A pied ou en voit.	14	18	6 do.....	140 84
do.....	J. L. Saucier.....	do.....	14	18	6 do.....	140 84
Québec et Spencer Cove.....	A. Flanagan.....	Voiture.....	5	12	12 do.....	220 00
Québec et Stoneham.....	W. Corrigan.....	do.....	22	1	12 do.....	47 00
Québec et Trois-Rivières.....	R. G. Lajoie.....	do.....	84	6	12 (m. l'am.)	1,992 15
Québec et Valcartier.....	C. S. Wolff.....	do.....	17	2	12 mois.....	150 00
Québec et le quai.....	J. Laird.....	do.....	1	4	telq. req.	
do.....	W. Reynolds.....	do.....	1	4	Saison 1872.	8 00
do.....	C. Hough.....	do.....	1	4	do.....	120 00
do.....		do.....	1	4	do.....	342 50
Division de Québec.....					Voy. Spécial par suite de l'arrêt des trains de ch. de fer par la neige, hiver de 1872-73.	1,314 65
Queensville et Ravenshoe.....	J. W. Gordanier.....	A cheval.....	6	2	3 mois.....	13 00
do.....	N. Wass.....	do.....	6	2	9 do.....	39 00
Rapides des Joachims et Rowanton.....	A. McDougall.....	A cheval.....	20	2	12 do.....	200 00
Ravenswood et Station de Widder.....	J. P. Bogart.....	Tel que requis.....	8	3	12 do.....	124 80
Renfrew et Sand Point.....	A. Jamieson.....	A chev. ou en voit.	15	6	8 ms. 8 jours	341 87
Renton et Waterford.....	A. Dean.....	En voiture.....	223	3	12 mois.....	148 00
Repentigny et St. Paul l'Hermite.....	F. Archambault.....	En chal. ou en voit	2	6	12 do.....	63 75
Ricard et St. Hermenégilde.....	L. C. Dupuis.....	A pied ou en voit.	1	1	12 do.....	20 00
Richmond et Station de Stittsville.....	H. Reilly.....	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.....	93	3	12 do.....	115 00
Rigaud et Wharf.....	E. N. Fournier.....	Facultatif.....	2	18	Saison 1872.	136 00
Rimouski et St. Anaclet.....	Z. Lavoie.....	A chev. ou en voit.	7	2	12 mois.....	49 48
Rivière David et St. Hugues.....	A. Milette.....	En voiture.....	23	6	12 do.....	460 00
Riversdale et Wingham.....	S. Porter.....	Facultatif.....	18	6	12 do.....	235 00
Rivière aux Vaches et St. Guillaume.....	E. Côté.....	do.....	113	3	2 do.....	21 66
Rivière du Loup et Ste. Ursule.....	L. Lussier.....	En voiture.....	53	6	12 do.....	120 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Rivière du Loup et Trois Pistoles	J. B. Martin	En voiture	31	6	1 m. 21 jours	264 00
chemin postal	G. Laberge	do	10	1	5ms. 19 jours	18 06
Roberval et St. Prime	W. Paige	do	24	6	12 mois	600 00
Robinson et Sherbrooke	W. Hamilton	Facultatif	6	1	12 mois	39 00
Rob Roy et Singhampton	W. S. Lindsay	En voiture	6	6	12 do	175 00
Rochester et Woodslee	W. C. Edwards	Facultatif	4	12	Saison 1872.	10 00
Rockland et le quai	J. Douglas	En voiture	4	2	12 mois	60 00
Rocksaid et Salmonville	W. Grave	do	8	6	12 do	185 00
Rodgerville et Zurich	S. Brown	do	4½	2	12 do	52 00
Roeback et Spencerville	R. H. Crew	do	17	6	3 do	62 50
Rouge Hill et Toronto	W. Hall	do	17	6	9 do	149 25
do do	C. Merrill	Tel que requis	4	3	12 do	68 00
Round Plains et Waterford	J. L. Bombardier	En voiture	18	2	12 do	124 52
Roxton Falls et Waterloo	D. Campbell	do	16	3	12 do	220 00
Russell et Winchester	C. Turcotte	Facultatif	2	6	12 do	60 00
Russelltown et Vicars	T. Trudelle	En voiture	16	3	12 do	250 00
St. Adèle et St. Jérôme	J. Couturier	do	6½	6	12 do	146 00
St. Aimé et Yamaska	A. Frenette	do	15	2	12 do	64 00
St. Alban et Ste. Anne de la Péraide	P. Biqué	do	15	1	12 do	50 00
St. Alban, Ste. Anne de la Péraide et St. Casimir	J. H. St. Jacques	Facultatif	12	1	12 do	56 00
St. Alphonse et St. Côme	F. X. J. Ponton	A chev. ou en voit.	6	2	12 do	50 00
St. Angèle et Ste. Marie	L. Lachance	Facultatif	9	2	12 do	39 00
St. Anne de Beaupré et St. Férrol	G. Bigué	A chev. ou en voit.	7	3	12 do	54 00
St. Anne de la Péraide et St. Prosper	J. M. Latour	En voiture	10	3	3 do	30 00
St. Anne des Plaines et St. Lin.	L. Ouellet	Facultatif	6	3	12 do	60 00
St. Anné la Pocatière et St. Onézime	J. B. Lacroix	do	1	6	12 do	40 00
St. Antoine et St. Denis, Rivière Richelieu	E. Martin	A chev. ou en voit.	6	3	9 do	56 25
St. Arsène et Viger	F. Monnette	En voiture	1	12	12 do	120 00
St. Athanase et St. John's	F. Vaillancourt	do	31	1	12 do	104 00
St. Aubert et Vaillancourt	P. Ouvrard	A chev. ou en voit.	12	2 & 3	12 do	120 50
St. Augustin et Ste. Catherine	J. B. L. Duaimé	En voiture	12	3	12 do	120 00
St. Barnabé et Yamachiche	E. Lalumière	Facultatif	4	6	12 do	52 00
St. Bazile le Grand et St. Bruno, Station de chemin de fer	J. Parent	do	7	6	12 do	92 00
St. Benoit et St. Hermas	C. Chénier	En voiture	6	2 & 3	12 do	68 00
St. Benoit et St. Placide	O. Salois	A chev. ou en voit.	7½	3	10 do	69 17
St. Bonaventure et St. Guillaume	N. Rivet	do	16	1	12 do	66 00
St. Brigitte et St. Zéphirin	L. Blain	do	4½	2	12 do	52 00
St. Bruno et Ste. Julie	T. Lemay	do	26	1	12 do	110 00
St. Camille et Sherbrooke	E. Côté	do	5	6	12 do	58 00
St. Charles et St. Gervais	A. Desjournin	En chal. ou voit.	1	6	12 do	40 00
St. Charles et St. Marc	F. Lamontagne	En voiture	12	6	12 do	180 00
St. Claire et St. Henri	E. Vermette	do	10	6	12 do	192 00
St. Claire et St. Malachie	M. O'Phelan	do	9	3	12 do	110 00
St. Columbin et St. Scholastique	C. Dupont	do	7½	3	3 do	25 00
St. Damase et St. Hyacinthe	J. B. Duperreault	do	6	2	12 do	64 00
St. Damien de Brandon et St. Gabriel de Brandon	N. Neveux	do	16½	3 & 6	12 do	313 00
St. Didaee, St. Gabriel de Brandon et St. Norbert						

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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine		Période.	Montant.
Ste. Elizabeth et St. Félix de Valois.....	E. Aubin.....	En voiture.....	6 $\frac{1}{2}$	6	12	mois ..	175 00
St. Ephrem d'Upton et St. Hélène de Bagot.....	J. T. Poitras.....	A pied.....	7	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 St. 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	12	do ..	30 00
Ste. Famille et St. Pierre d'Orleans.....	F. Paradis.....	do.....	8	3	12	do ..	75 00
St. Felix de Valois et St. Jean de Matha.....	G. Marsile.....	En voiture.....	8	3	12	do ..	112 00
St. Ferdinand et Somersset.....	J. Prince.....	do.....	17	3	5	do ..	48 33
St. 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. Iloy.....	En voiture.....	6	3	12	do ..	63 88
St. Helen's et Ulster.....	G. McKay.....	Facultatif.....	6	1	12	do ..	40 00
St. Henri et St. Lambert.....	A. Boucher.....	En voiture.....	11	3	12	do ..	80 00
St. Hilaire Station et St. Jean Baptiste.....	F. Lemonde.....	do.....	5	6	12	do ..	166 00
St. Hilaire Station et Sorel.....	D. Guevremont.....	do.....	33	6	12	do ..	889 00
St. Hugues et St. Hyacinthe.....	A. Houle.....	do.....	14	6	12	do ..	295 00
St. Hyacinthe et St. Jude.....	T. Lemieux.....	do.....	13 $\frac{3}{4}$	6	12	do ..	324 00
St. Hyacinthe et St. Pie.....	L. Langevin.....	do.....	14 $\frac{3}{4}$	6	12	do ..	323 00
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 Chrysostème et St. Rémi.....	J. 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. John's et St. Luc.....	S. D. Hamilton.....	do.....	6	3	12	do ..	72 00
St. John's et Sabrevois.....	T. Jones.....	do.....	8	3	12	do ..	108 00
St. Lin et Terrebonne.....	M. Gagnon.....	do.....	17	6	9	do ..	262 50
Ste. Martine et St. Urbain.....	J. B. Mathieu.....	do.....	5 $\frac{1}{2}$	3	12	do ..	66 00
St. Mathieu et St. Simon.....	J. B. Belangé.....	Facultatif.....	3	2	12	do ..	30 00
St. Maurice et Trois Rivières.....	A. Descôteau.....	En voiture.....	10	3	12	do ..	116 00
St. Maurice et Valmont.....	C. Morant.....	A chev. ou en voit.	9	2	12	do ..	71 50
Ste. Monique et Ste. Perpétue.....	O. Rousseau.....	do.....	8	1	9	do ..	16 50
St. Ola et Thwaite's Corners.....	W. Trumbo and Executor.....	Facultatif.....	6	1	12	do ..	40 00
St. Ours et St. Roch de Richelieu.....	J. B. Paquette.....	do.....	$\frac{1}{2}$	6	12	do ..	20 00
St. Patrick's Hill et Warwick.....	G. Twohey.....	A chev. ou en voit.	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	12	do ..	13 00
St. Paul du Buton et St. Pierre, Montmagny.....	H. Blais.....	do.....	17	1	12	do ..	68 00
St. Paul's Bay et St. Urbain.....	L. Verreault.....	A pied ou à chev.	9	3	4	do ..	60 00
St. Paul's Bay et le Quai.....	J. Boily.....	Facultatif.....	3	1	12	do ..	57 00
St. Robert et Yamaska.....	L. Poirrier.....	En voiture.....	2	3	12	mois ..	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	12	do ..	90 00
St. Sylvester et St. Sylvester East.....	G. McCrea.....	Facultatif.....	3	3	6	do ..	28 00
do do.....	J. McDonald.....	do.....	3	3	6	do ..	30 00
St. Thomas et Sparta.....	S. Moore.....	En voiture.....	11	6	12	do ..	190 00
St. Valentine et Stottville.....	F. Hétier.....	Facultatif.....	4 $\frac{1}{2}$	6	12	do ..	96 66
St. Victoire et Sorel.....	H. Paul.....	En voiture.....	9	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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Sanborn et Ham Sud	G. Goodenough	A chev. ou en voit.	15	1	12 mois	52 00
Sandford et Zephyr	W. B. Foot	do	6 $\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00
Sand Point et le Quai	E. Derenzy	Facultatif	12	7	do	52 50
Sandwich et Windsor	H. Askew	En voiture	2	6	12 do	234 75
Sarnia et Sombra	A. Dingman	do	21	6	9 do	507 00
do do	D. W. Millikin	do	21	6	3 do	169 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 do	25 00
Savard's Portage et Tadoussac	J. Fortin	En chal. ou canot.	2	2	9 do	112 50
Scone et Walkerton	J. Small	A chev. ou en voit.	17	3	9 do	225 00
Seaforth et Wroxeter	J. R. Ross	En voiture	28	6	12 do	172 00
Seaton et Yorkville	J. Newberry	Facultatif	1 $\frac{1}{2}$	3	9 do	22 50
Shawenegan et Trois-Rivières	J. B. Lapolice	En voiture	20	3	12 do	156 00
Sillery, Anse de, et Anse Spencer	P. McNeil	A pied ou en voit.	1 $\frac{1}{2}$	6	12 do	41 00
Siloam et Uxbridge	A. Dayton	A chev. ou en voit.	5	2	12 do	62 50
Smith's Falls et Elmsley Sud	J. Corbett	do	7	3	12 do	100 00
Sombra et Wilkesport	W. Kimball	Tel que requis	8	3	12 do	74 28
Sombra et Marine City E.-U.	P. Cattanach	En chaloupe	1 $\frac{1}{2}$	3	12 do	39 00
Sonya et station de Wick	J. W. Crawford	A chev. ou en voit.	5	3	9 do	67 50
do do	J. Sornberger	do	5	3	3 do	22 50
South Ely et Valcourt	F. H. David	En voiture	4	3	12 do	50 00
South March et Stittsville	W. Boucher	do	15	6	6 do	292 00
Springford et Woodstock	G. Bleakley	do	23	6	12 do	720 00
Stanbridge Est et station de Stanbridge	W. Turnbull	do	7	6	9 do	112 50
Stanbridge Est et Stanbury	P. Beattie	Facultatif	8	2	2 do	12 66
Stayner et Vanlack	J. Vanlack	do	13	1	12 do	40 00
Stayner et Vigo	D. Gallagher	do	11	2	12 do	150 00
Stoco et Tweed	A. Dafee	A chev. ou en voit.	8	2	12 do	77 00
Stornoway et Whitton	D. Beaton	En voiture	8	1	12 do	40 00
Strathroy et Wisbeach	T. Thompson	do	13	6	12 (m. l'am.)	238 00
Sunderland, stat. de, et Valentyne	J. Wingfield	do	6	6	3 mois	50 00
do do	A. Campbell	do	6	6	9 do	144 00
Sweaburg et Woodstock	W. Codey	Tel que requis	6	3	12 do	84 00
Syven 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 le Quai	G. W. Cameron	Facultatif	1 $\frac{1}{2}$	12	Saison 1872.	30 00
Toronto et Yorkville	J. Peacock	En voiture	1 $\frac{1}{2}$	12	12 mois	100 00
Trenton et Wooler	T. Smith	A chev. ou en voit.	9	3	12 do	125 00
Tyrconnell et Wallacetown	P. Cameron	Tel que requis	4	6	12 do	72 00
Udora et Uxbridge	J. W. C. Brown	A chev. ou en voit.	36 $\frac{1}{2}$	3	12 do	223 48
Ullswater et Windmere	F. Richardson	do	5	1	5 ms. 9 jours.	15 00
Uttoxeter et Wanstead	E. A. Jones	Tel que requis	6	3	12 mois	78 00
Vandecar et Woodstock	M. Gaynor	Facultatif	10	2	9 do	65 00
do do	N. Schooley	do	10	2	3 do	20 00
Vasey et Waverley	J. Mayer	A chev. ou en voit.	3 $\frac{1}{2}$	1 et 2	12 do	41 00
Walkerton et Wroxeter	J. Goffton	En voiture	22 $\frac{1}{2}$	6	12 do	275 00
Walkerville et Windsor	C. Jackson	Facultatif	1 $\frac{1}{2}$	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	12 do	35 00
Wellington Square et Zimmerman	T. Watson	En voiture	8	6	12 do	260 00
Wendover et le Quai	W. Lamb	Facultatif	3 $\frac{1}{2}$	6	5 do	35 00
West Montrose et Winterbourne	J. Benner	do	3 $\frac{1}{2}$	2	12 do	31 80
Windsor et Military Camp	A. H. Wagner	do	3 $\frac{1}{2}$	18	18 jours.	100 00
Windsor et Détroit, E.-U.	do	Traverse	1 $\frac{1}{2}$	12	12 mois	240 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 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Windsor et Detroit, U. S... (Traverses).....	W. Jackson.....	Bateau traversier.	.....	.....	8 do ..	74 10
do do	A. H. Wagner..	do .....	.....	.....	3 do ..	14 10
do do	W. R. Clinton..	do .....	.....	.....	1 do ..	10 83
Péages du Pont Suspendu.....	W. G. Swan....	.....	.....	.....	12 mois ..	40 00
					Total.....	\$238,688 41

A. CAMPBELL,
Maître des postes-Général.

H. A. WICKSTEED,
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 1873.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLS AUX STATIONS DE CHEMIN DE FER, ALLER ET RETOUR

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Aberarder et Station de ch. de fer...	D. McBean . . .	A/che. ou en voit.		6	12 mois ..	26 00
Abercorn et do	A. A. Shepard . .	Facultatif		6	12 do ..	50 00
Albion et do	D. Small	do		24	12 do ..	80 00
Allanburg et do	J. Waters	A. pied		12	12 do ..	78 24
Allendale et do	A. Miscampbell . .	do		24	12 do ..	75 00
Alma et do	J. C. Steele	Facultatif		12	2 do ..	12 16
Almonte et do	E. Dowdall	do		18 &		
Alton et do	J. McQuarrie . . .	do		1	12 3 mois	86 80
do do	A. Dick	do		1	9 do ..	12 50
Angeline et do	O. Boisbert	A. pied		33		62 50
Angus et do	J. R. Brown	Facultatif		6	2 do ..	2 50
Appléby et do	C. Stuart	do		12	12 do ..	24 00
Appleton et do	W. Young	A. chev. ou en voit.		6	12 do ..	68 84
Argyle et do	J. McKay	Facultatif		12	12 do ..	100 00
Arnprior et do	J. Havey	En voiture		6	3 do ..	10 00
Arthur et do	C. C. Green	Facultatif		1	12 &	84 51
Ashton et do	H. Sykes	A. chev. ou en voit.		2	24 12 do ..	90 90
Aurora et do	F. Suttle	A. pied ou en voit.		6	12 do ..	93 90
Ayer's Flat et do	C. Ayer	A. pied		24	12 do ..	50 00
Station Ballantyne	J. Hysop	do		45	12 12 do ..	25 00
Barrie and do	W. H. Crosby .. .	A. chev. ou en voit.		1	2 4 do ..	8 50
Bath et do	W. Aylsworth .. .	En voiture		24 &		
Beaverton et do	J. Cameron	Facultatif		36	12 (m. l'am.)	128 72
Beccanour et do	S. Charron	En voiture		3 1/2	12 2 mois ..	75 00
Beebe Plain et do	J. L. House	A. pied		12	12 do ..	45 00
Bell Ewart et do	P. E. Drake	do		6	12 do ..	124 80
Bell's Corners et do	G. Arnold	Facultatif		72		
Berthier et do	F. Beaudoin	do		rods	12 15 do ..	43 75
Bethany et do	W. M. Graham .. .	A. chev. ou en voit.		1	12 do ..	68 94
Bradford et do	S. Manning	En voiture		1	12 do ..	93 90
Braeside et do	S. W. J. Hep- tinstall	A. pied		2 1/2	12 do ..	80 00
Bramley et do	J. Black	Facultatif		1	12 do ..	40 00
Brantford et do	J. Hale	En voiture		1	24 12 do ..	75 12
Brentwood et do	L. E. Dubois	Facultatif		1	12 do ..	31 20
Brigham, etc. et do	A. B. Foster	A. pied		1	12 6 do ..	24 00
Bright et do	J. Cameron	do		1	12 do ..	100 16
Brockville et do	W. Masterson .. .	En voiture		1	12 do ..	30 00
Brooklin et do	A. F. Darlington	Facultatif		1	12 do ..	120 00
Brunswick et do	S. R. Beamish .. .	do		1	As	
Cacouna et do	M. S. Shipman .. .	do		1	12 req. 12 do ..	32 00
do do	J. B. Beaulieu .. .	do		1	24 12 do ..	227 70
Caledon et do	E. Dawson	do		1	12 9 m. 22 jour	49 23
Cambray et do	R. Moffat	do		1	12 12 mois ..	40 00
Camerontown et do	A. Cameron	A. chev. ou en voit.		1	3 12 2 1/2 do ..	66 50
Canfield et do	J. Mason	A. pied		1	5 12 2 m. 3 jours.	53 50
				1	2 1/2 12 12 mois ..	65 00
				1	2 1/2 12 12 do ..	131 75
				200		
				yds	12 1 do ..	4 16
				1	12 12 do ..	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 30 juin 1873.—*Suite.*

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

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Cannington et station de ch. de fer.	J. Ward	Facultatif	4	12	12 mois ...	50 00
Capelton et do	C. Brooks	A pied	40			
do do	J. Lafontaine ...	do	rods 6	9	do ..	18 75
Carden et do	J. Belfey	Facultatif	do 6	3	do ..	6 25
Carleton Place et do	G. A. Cornell ...	En voiture	2 2	3	do ..	13 75
Carronbrook et do	G. J. Kidd	Tel que requis ...	1 1/8	12	12 do ..	50 08
Castleford et do	J. Warnock	A chev. ou en voit.	2	6	3 m. 23 jours	78 25
Chaudière Mills et do	A. Lemieux	do	3 1/2	6	9 mois ...	62 36
Chippawa et do	J. S. Macklem ...	Facultatif	12	1	do ..	75 00
Clarke et do	J. McMurtry ...	En voiture	3	12	do ..	5 00
Clarksburg et do	P. F. LeRoy	A chev. ou en voit.	1 1/2	12	do ..	206 58
Clifford et do	F. Brown	Facultatif	1 1/2	12	7 do ..	58 33
Clifton et do	W. W. Woodruff ..	do	As	12	2 do ..	10 00
Clinton et do	T. Fair	do	1 1/2	req.	12 do ..	97 00
Cobocook et do	N. LeRoy	do	12	3	do ..	187 95
Collingwood et do	D. Darnock	En voiture	24	12	do ..	15 00
Côteau Landing et do	M. Hurteau	do	2	18	do ..	212 84
Cowansville et do	C. Brown	do	2	12	do ..	187 00
Craigleith et do	A. G. Fleming ..	A chev. ou en voit.	1 1/2	6	7 do ..	50 00
Craigvale et do	R. G. McCraw ..	Facultatif	1 1/8	12	12 do ..	11 66
Cushing et do	J. B. Cushing ...	do	1	6	6 m. 23 jours	30 00
Dunview et do	R. Clarke	do	6	6	12 mois ...	45 50
Drayton et do	R. Hill	do	12	2	do ..	40 00
Drunbo et do	J. L. Burgess ...	A pied	1 1/8	As		13 04
Dryden et do	R. Johnston	Facultatif	12	req.	12 do ..	50 00
Dunkeld et do	T. Whitehead ...	do	6	2	do ..	16 66
Dunnville et do	J. McNeal	En voiture	6	7	do ..	43 25
East Farnham et do	C. H. Mansfield ..	do	12	12	12 (m. l'am).	107 54
Edgely et do	J. Barnes	Facultatif	1	6	12 mois ...	52 00
Elora et do	T. Biggar	En voiture	2	2	do ..	16 66
Fairfield et do	C. J. Johns	do	36	2	do ..	25 00
Farndon et do	S. W. Ross	A pied	1 1/8	3	12 do ..	25 00
Pointe Farran et do	C. C. Farran	Facultatif	75	6	12 do ..	8 00
Fergus et do	C. Anderson	En voiture	Yds 12	12	do ..	80 00
Fort Érié & B. & L. H. do	G. Lewis	A pied	36	2	do ..	25 00
Fort Érié & E. & O. R. do	do	do	12	12	do ..	200 00
Franklin et do	W. Maguire	Facultatif	12	3	3 m. 17 jours	14 84
Franktown et do	J. Jackson	En voiture	100	As		30 00
Gilford et do	T. Maconchy ...	Facultatif	11	12	12 do ..	68 86
Glanworth et do	J. Turnbull	A pied	24	12	do ..	60 00
Goderich et do	P. G. White	En voiture	1	12	do ..	43 68
Goldstone et do	J. Gibbons	Facultatif	1	24	12 mois ...	287 96
Goodwood et do	M. Chapman	do	12	2	do ..	16 66
Granby et do	A. B. Foster	do	6	12	do ..	30 00
Grenville et do	J. Shepherd	do	12	12	do ..	100 00
Harriston et do	A. G. Markie ...	do	12	3/4	saïson	12 83
Hawkstone et do	J. Houston	do	12	2	2 mois ...	9 00
do do	W. Hodges	do	12	6	do ..	40 00
			12	6	do ..	50 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 1873.—*Suite.*

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

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Holland Landing et St. de ch. de fer	H. Chapman.....	A pied.....	1	24	12 mois....	100 16
Huston et do	R. Bell.....	Facultatif.....	1	12	3 do	25 00
Isle Verte et do	L. A. Bertram....	do	1	12	2 ms. 3 jours	13 93
Kemptville et do	G. A. Leslie.....	do	1	18	12 mois....	93 90
Kenilworth et do	R. Hayward.....	do	1	12	3 do	15 00
do do	R. Gordon.....	do	1	12	9 do	37 60
King et do	B. Lloyd.....	A pied.....	1	6	12 do	55 00
Kirkfield et do	J. McSaggart....	En voiture.....	1	12	3 do	16 25
Klineburg et do	J. Deanis.....	Facultatif.....	1	12	12 do	95 00
Lefroy et do	D. Davidson.....	En voiture.....	1	12	12 do	50 00
Lennoxville et do	J. P. Cushing....	A pied.....	30 yds.	12	12 do	65 00
Lévis et do	H. Martin.....	Facultatif.....	1	12	12 do	90 00
Lindsay et do	B. Guingle.....	A pied.....	1	24	12 do	96 00
London et do	W. Hendrie.....	En voiture.....	1	24	12 do	294 22
Luther et do	W. Dawson.....	A chev. ou en voit.	1	6	3 do	11 25
Lyn et do	J. S. Bell.....	Facultatif.....	1	6	12 do	62 60
Manchester et do	W. Davis.....	A chev. ou en voit.	1	12	9 ms. 22 jours	65 64
Maple et do	J. Gordon.....	A pied.....	1	12	12 mois....	78 00
Markham et do	J. J. Barker.....	Facultatif.....	1	24	6 do	40 00
do do	A. J. Wootten....	do	1	24	6 (m. l'am.)	37 50
Meaford et do	J. Paul.....	do	1	12	4 ms. 6 jours	21 03
Mildmay et do	M. Campbell.....	do	1	12	7 ms. 20 jours	31 80
Mill Brook et do	W. C. Fenton....	A pied ou en voit.	1	18	3 mois....	53 82
do do	W. Vosburgh....	do	1	18 &		
Mille Roches et do	P. U. Tait.....	Facultatif.....	1	24	9 do	180 78
Mitchell et do	Execrs. J. Hicks	do	1	12	12 do	75 12
do do			1	24	12 do	462 40
Mount Forest et do	J. Coyne.....	En voiture.....	1	12 &		
do do			1	24	12 do	67 38
Myrtle et do	R. Hurlbert.....	Facultatif.....	1	12	9 ms. 22 jours	41 02
New Dublin et do	J. A. Brown.....	do	3	2	12 mois....	40 00
New Edinburgh et do	J. W. Proctor....	A pied.....	1	12	12 do	40 00
New Lowell et do	P. Paton.....	Facultatif.....	1	12	12 do	24 00
New Market et do	J. Wilson.....	A chev. ou en voit.	1	24	12 do	80 00
Niagara et do	R. Warren.....	do	1	12	3 ms. 17 jours	17 80
Normanton et do	M. F. Eby.....	Facultatif.....	1	12	3 ms. 29 jours	19 72
North Augusta et do	S. Mott.....	A chev. ou en voit.	4	6	12 mois....	
do do			1	12	(m. l'am.) ..	97 48
North Douro et do	W. Hamilton....	Facultatif.....	1	12	12 mois....	62 60
North Hatley et do	S. Robinson....	A pied ou en voit.	40 rods	6	12 do	30 00
do do			1	12	12 do	104 00
Omemees et do	R. Grandy.....	Facultatif.....	1	12	12 do	
Onondaga et do	W. S. Buckwell..	do	1	12	12 do	207 80
Orangeville et do	J. Paisley.....	do	1	30	12 do	
do do			1	24	12 do	97 50
Orillia et do	A. W. B. McMullin.....	do	1	24	12 do	313 30
Ottawa et C. C. et St. L. et O. ....do	J. Stockdale....	En voiture.....	1 & 1 req	As		1,728 00
Station d'Oxford et do	A. Holmes.....	Facultatif.....	1	3	12 do	20 00
Paisley et do	A. Kildrish.....	do	1	12	7 do	37 91
Pakenham et do	A. Fowler.....	do	1	12	9 do	59 00
do do	F. Shaw.....	do	1	12	3 do	19 25

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 30 juin 1873.—*Suite.*

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

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Station du chemin de fer de Paris.	J. Coltart.....	En voiture.....	1	36	9 mois	254 88
do do	J. H. Robinson..	do	1	tel q		
do ch. de fer de Paris.	M. X. Carr.....	Facultatif.....	do	do	3ms.m. l'am.	48 00
do ch. de fer de Perch.	J. Irwin	do	do	do	3 mois ..	36 00
do ch. de fer de Perth.	J. Allan.....	En voiture.....	do	do	12 do ..	26 00
Peterboro' et do	T. Eastland.....	do	1	18	12 do	213 15
Point Abino et do	B. M. Disher.....	Tel que requis...	1	24	12 (m. l'am.)	149 50
Port Colborne et B. et L. H. et W. do	L. G. Carter... ..	A pied ou à chev.	1	12	12 mois ..	100 16
do do	J. Westall.....	do	1	12		
Port Dalhousie et do	P. Nath	A pied ou en chal.	1	36	9 do ..	177 00
Port Elmsley et do	A. Weeks.....	Facultatif.....	1	3	3 do ..	50 00
do do	J. Healy.....	do	1	3	3 do ..	81 38
Port Hope et do	B. W. Smart.....	En voiture.....	1	3	9 do ..	12 00
Port Perry et do	H. Miller.....	do	1	3	9 do ..	37 50
Port Robinson et do	J. McCoppen.....	A pied	1	48	12 do	500 80
do do	W. Buckner.....	do	1	12	9ms. 22 jours	45 00
Port Stanley et do	M. Payne.....	Tel que requis ..	1	24	9 mois ..	94 40
Prescott et do	E. Leslie.....	En voiture.....	1	24	3 do ..	27 72
Prince Albert et do	H. H. McCaw.....	Facultatif.....	1	24	12 do ..	100 00
Ratho et do	J. Williams.....	A pied.....	1	36	12 do	281 70
Reaboro' et do	J. Holbert.....	do	1	12	9ms. 22 jours	45 12
Renfrew et do	A. Jameson.....	Facultatif.....	1	6	12 mois ..	40 00
Richmond Hill et do	R. Raymond.....	A chev. ou en voit.	1	6	12 do ..	35 00
Richwood and do	W. Taylor.....	Facultatif.....	1	12	3ms. 23 jours	38 80
Rivière du Loup et do	J. Ouellet.....	En voiture.....	1	12	12 mois ..	125 20
do do	N. Marchand.....	do	1	6	12 do ..	78 25
Rivière Ouelle et do	N. Anctil.....	do	1	12	2ms. 23 jours	34 75
St. Alexandre et do	T. Morris.....	do	1	12	12 ms. 3 jours	26 75
St. André et do	P. E. Marquis ..	A pied	1	12	12 mois ..	149 76
St. Angèle et do	O. Désisleets.....	Facultatif.....	1	12	do ..	75 00
St. Appollinaire et do	F. Baron.....	do	1	7	12 do ..	182 00
St. Aubert et do	L. Poitras.....	A pied ou en voit.	1	12	12 do ..	24 00
St. Brigidé et do	B. McGuire.....	En voiture.....	1	7	2 do ..	50 00
St. Catherines do	W. Cooke.....	do	1	6	12 do ..	40 00
St. Denis et do	S. Dionne.....	do	1	3	12 do ..	90 00
St. Hilaire-et do	T. Valiquet.....	A pied	1	12	do ..	252 00
St. John's et do	A. B. Foster.....	Facultatif.....	1	12	12 do ..	118 56
St. Leonard et do	N. Doucet.....	do	1	30	12 do ..	60 00
St. Pacôme et do	A. Hudon.....	A pied ou en voit.	1	12	12 do ..	100 00
St. Philippe de Nery et do	F. Déschène.....	A pied	1	9	3 do ..	90 00
St. Raphaël et do	N. Fortier.....	Facultatif.....	1	6	12 do ..	40 00
St. Thomas. et do	M. A. Broughner	En voiture.....	1	12	12 do ..	40 00
Sand Point et do	E. Derenzy.....	Facultatif.....	1	6	12 do ..	90 00
Saugen et do	T. Lee.....	En voiture.....	1	24	12 do ..	112 52
Seaforth et do	S. Dickson.....	Facultatif.....	1	12	18 &	
Sebringville et do	J. Bennett.....	Tel que requis ..	1	12	12 do ..	107 74
Seneca and do	P. Young	do	1	12	3ms. 29 jours	19 72
Shanty Bay et do	T. White.....	Facultatif.....	1	24	12 mois ..	110 00
do do	T. Fletcher.....	do	1	12	do ..	130 00
Sherbrooke et do	S. J. Foss.....	Tel que requis...	1	12	do ..	93 90
do do			1	6	9 do ..	26 25
do do			1	6	3 do ..	8 75
do do			1	12	3 do ..	8 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 1873.—*Suite.*

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

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Station du ch. de fer Sherrington	J. Hughes.....	En voiture.....	21	6	3 mois	25 00
Smith's Falls et do	J. Corbett.....	Facultatif.....	24	12	do	150 00
South Quebec et do	S. A. Wensley...	A pied.....	200			
			vgs.	24	12 do	72 00
Spencerville et do	M. Imrie.....	A chev. ou en voit.	1 1/2	6	12 do	62 40
Springville et do	W. Bidgood.....	do	3	12	12 do	150 24
Stayner et do	J. H. McKenzie..	do	1 1/2	24	12 do	96 00
Stonefield et do	T. Owens.....	Facultatif.....	1	6	6 ms. 28 jours	36 40
Stouffville et do	M. Flint.....	do	24	12	mois	99 28
Stratford et do	J. Counter.....	En voiture.....	30	5	do	99 00
do	J. Forbes.....	do	As			
			req.	7	do	122 78
Sweetsburg et do	A. Pickle.....	do	12	12	do	52 00
Tavistock et do	G. Matheson....	Facultatif.....	As			
			req.	12	do	50 00
Thornhill et do	R. Vanhorn....	A chev. ou en voit.	3	6	12 do	187 80
Thorold et do	D. Fitch.....	En voiture.....	1	24	12 do	125 20
Toronto et N., T. G. et B., et T. et N.	J. Jones.....	do	1 1/2 et 1	72	12 (m. l'em.)	949 84
Tuscarora et do	T. Logan.....	Facultatif.....	As			
			req.	12	mois	90 20
Unionville et do	W. White.....	do	12	6	do	25 00
do	J. Stephenson..	do	12	6	do	22 50
Utopia et do	T. Dawson.....	do	1	6	12 do	30 00
Uxbridge et do	J. Hamilton....	En voiture.....	1 1/2	24	12 do	90 00
Villages des Aulnaies et do	M. Dubé.....	do	5	12	12 do	180 00
Waldemar et do	D. Jenkins.....	Facultatif.....	3	6	3 do	12 50
Wales et do	W. Baker.....	do	1 1/2	12	12 do	62 60
Walkerton et do	R. H. Middaugh	A chev. ou en voit.	1 1/2	12	7 ms. 19 jours	65 91
Waterloo Est, et do	A. B. Foster....	En voiture.....	1	12	12 mois	100 00
Waterloo Ouest, et do	D. L. Bowman..	do	2	24	12 do	280 00
Welland et do	E. Abbott.....	A pied.....	1	24	9 do	70 80
do	J. V. Strawn....	do	1	24	3 do	36 96
Farnham Ouest et do	A. B. Foster....	Facultatif.....	1 1/2	12	9 do	75 00
Osgoode Ouest et do	J. C. Bower....	A chev. ou en voit.	2 1/2	3	12 do	60 00
Shefford Ouest et do	A. Clark.....	En voiture.....	1 1/2	6	12 do	67 50
Whitby et do	G. Robson.....	do	1 1/2	12	9 ms. 26 jours	64 25
Whitehurst et do	J. Bell.....	Facultatif.....	1 1/2	3	12 mois	36 00
Woodbridge et do	W. A. Sloan....	En voiture.....	2 1/2	24	12 do	70 00
Woodville et Midland	D. C. Gilchrist..	do	2	12	12 do	170 00
Woodville et Nipissing	J. C. Gilchrist..	do	3	6	12 do	100 00
					Total	\$19,692 24

A. CAMPBELL,

Maître Général des postes.

H. A. WICKSTEED,
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 1873.—*Suite.*

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

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en Milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Byng Inlet et Collingwood.....	Cie Mognetewan Lumber	120	7 voyages	.....	\$ cts.
do do	Cie du ch. de fer du Nord	120	6 do	.....	70 00
Chicoutimi et Québec.....	Cie des remorqu'es du St. Laurent.....	236	telq	Saison 1872.	60 00
Collingwood et Owen Sound.....	F. Smith.....	60	6	do (m.l'am.)	2,650 00
Collingwood et Parry Sound.....	W. Beatty.....	70	2	3 mois	1,258 50
Colpoy's Bay et Owen Sound.....	W. H. Davis.....	31	3	do	260 00
Gaspé, Bassin, et rive nord de la rivière St. Laurent.....	J. Adams.....	234	15j's	Saison 1872.	46 33
Gravenhurst et Rosseau.....	J. P. Cockburn.....	47	6	do	980 00
Kingston et Cap Vincent, E.-U.....	C. Hinckley.....	11	6	do	1,400 00
Lachine et Ottawa.....	Cie de navigation O. R.	112	& 12	do (m.l'am.)	446 00
Laprairie et Montreal.....	J. Brosseau.....	9	6	Saison 1872.	4,000 00
Madeleine, Iles, Percé et Pictou.....	J. B. F. Painchaud.....	.....	1&2	do	166 00
Montreal et Québec.....	Compagnie du Richelieu.	180	6	do	1,000 00
Niagara et Toronto.....	Milloy et McMillan....	36	6	Saison 1872.	4,000 00
Ottawa et Rapides des Joachims.....	Cie du chemin de fer et de transport l'Union.	145	6	do (m.l'am.)	692 00
Port Hope et Charlotte, N. Y.....	C. F. Gildersleeve.....	60	6	Saison 1872.	1,500 00
Québec, etc., et Pictou, N. E.....	Cie des steam. de Québec et des ports du golfe.	1,028	1	do	629 99
				Total....	\$27,758 82

A. CAMPBELL,
Maître des postes-Général.

H. A. WICKSTEED,
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 1873.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ cts.
Allendale et Orillia	Cie du ch. de fer du Nord	22	6 &		
			12	12 mois ..	1,988 80
Chemin de fer de Brockville et Ottawa.....	do B. et O ..	87½	12	12 do ..	4,193 03
Buffalo et Goderich	do G. T.....	160½	6	12 do ..	8,037 84
Carleton Place et Ottawa, et Renfrew depuis le 1er janvier 1873.....	do C. C.....	28½ &			
		70½	12	12 mois ..	2,267 09
Collingwood et Meaford	do Nord ...	21	6	4 m's 6 jrs.	366 24
Collingwood et Thornbury.....	do do ...	13	6	2 m's 24 jrs.	149 76
Collingwood et Toronto.....	do do ...	97½	12	12 mois ..	9,674 58
Fort Erie et Niagara	do G. O.....	30¾	6	½ do ..	7 50
do do	do Sud	30¾	6	3 do ..	77 00
Chemin de fer du Grand Tronc.....	do G. T.....	1002½	telq		
			req.	12 do ..	167,417 51
Chemin de fer Grand Occidental.....	do G. O.....	362½	do	9 do ..	33,689 25
do do (Wellington, Grey et embranchement de Bruce).....	do do		do	1er Juill. '70, au 31 Janv. 1873.....	9,140 70
Lennoxville et Stanstead	do M. V... ..	35	6	12 mois ..	1,752 80
London et Port Stanley	do L. et P. S.	24	12	12 do ..	960 00
Chemin de fer de Midland	do Midland..	108	6	12 do ..	5,992 88
Chemin de fer de Nipissing.....	do Nipissing..	88	6	18 Septemb. '71, au 31 Mars 1873	5,961 75
Ottawa et Prescott.....	do St L. et O.	54	24	18 mois ..	15,118 08
Port Colborne et Port Dalhousie.....	do Welland..	25	12	12 do ..	1,878 00
Port Perry et Whitby	do P. M. P. P.	18	6	9 m's 26 jrs.	555 12
St. Jean, Québec, et station de St. Armand.	do M. et V. J.	25	12	12 mois ..	2,504 00
St. Jean, Québec, et Waterloo	do S. S. et C.	43	6	12 do ..	2,153 44
Chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce...	do T. G. et B.	87	24 &		
			12	18 do ..	8,390 88
Farnham ouest et Richford, E. U.....	do S. E. C..	34	6	12 do ..	1,702 72
Bangor, E. U. et Jonction de Danville E. U.	do M. C.....	100	6	12 do ..	888 75
				Total...\$	284,867 72

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, A.—*Suite.*

DETAILS 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 1873.

Noms des fabricants.	Détails des comptes.	Montant.
		\$ cts.
Manufacture de serrures de Westfield	Cadenas et clefs de malle	3,259 27
J. C. McLaren	Sacoches, étiquettes, courroies et réparations	1,399 45
Cohn, Vaughn et Cie.	do do do	135 15
J. O. Bennett	do do do	15 00
R. Malcolm	Sacs de malle, timbres, étiquettes et réparations	2,243 93
W. Sluman	do do do	303 60
J. W. Whitehead	Sacs de malle et réparations	111 36
N. et F. Rooney	do do	75 88
Gault, Frère et Cie.	do do	64 32
T. Hill et fils.	Etiqueter des sacs de malle	71 80
Siddons et Dawson.	do do	62 75
Compagnie d'imprimerie du "Free Press."	do do	51 75
J. K. Clare	do do	14 50
J. Shanron	do do	5 83
E. J. Pense	do do	1 00
C. Buchan	Confection de sacs de malle	71 98
A. Girard	do do	3 90
W. Gardner	do do	0 75
M. Gillespie	do do	0 50
J. Louis	Peaux pour étiquettes	31 40
J. McKay, jr.	do	5 40
Ford et fils.	do	2 00
J. McDonald	Voile pour sacs de malle	12 77
J. Smith	Réparations de	3 50
A. Vasselin	do do	2 75
W. K. Smith	do do	2 00
V. Daze	Confections de cachets en cuir	26 00
Field et Davidson	Réparations de sacs de malle	319 60
A. Loughrey	do do	140 05
W. Blackburn	do do	25 35
W. E. Page	do do	7 65
P. Patterson	do do	6 00
J. Couturier	do do	5 60
J. W. Burnard	do do	3 60
W. H. Price	do do	3 50
D. Campbell	do do	3 00
A. Grain	do do	2 40
C. A. Videon	do do	2 25
E. Cornell	do do	1 95
E. Clarke	do do	0 75
E. W. Bishop	do do	1 75
E. Bordeleau	do do	1 60
S. H. Borbridge	do do	1 15
O. Fréchette	do do	0 80
B. McIntosh	do do	0 75
R. Stewart	do do	0 75
L. Lefebvre	do do	0 73
J. Brownlee	do do	0 50
J. Leclair	do do	0 50
D. Moore	do do	0 50
L. Redden	do do	0 50
L. Beladeau	do do	0 45
F. H. Giroux	do do	0 40
G. Hermit	do do	0 40
L. Truiss	do do	0 37
W. Kirkpatrick	do do	0 35
A. Walker	do do	0 35

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 1873.—*Fin.*

Noms des fabricants.	Détails des comptes.	Montant.
		\$ cts.
R. Gaskin.....	Réparations de sacs de malle.....	0 25
T. Holland.....	do do.....	0 25
A. McDonald.....	do do.....	0 25
A. Marshall.....	do do.....	0 25
C. R. Wigle.....	do do.....	0 25
V. Dube.....	do do.....	0 22
P. Bowen.....	do do.....	0 20
F. Argeron.....	do do.....	0 16
H. Dixon.....	do do.....	0 15
J. Braendle.....	do do.....	0 19
J. W. Campbell.....	do do.....	0 10
E. Messier.....	do do.....	0 10
	Total.....	\$8,514 37

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, B.

DETAIL de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Acadie, Mines et Rivière Débert.	A. Fountain	En voiture	13	6	4 m. 20 jours	136 40
Acadie, Mines et Moul, Thompson	E. J. Purdy	do	27	2	4 m. 20 jours	116 91
Advocate Harbor et Three Sisters	T. Kelly	do	10	1	12 mois	39 76
Albert Bridge et Mira Gut.	T. Bourke	do	7	1	12 do	50 00
Amherst et Pointe Amherst.	R. W. Chipman	Facultatif	4	3	4 m. 20 jours	33 97
Amherst et Athol.	C. W. Moffatt	En voiture			Voy Spécial	10 00
Amherst et Minadie.	E. Wilson	A chev. ou en voit.	25	3	7 m. 10 jours	166 13
Amherst et Nappan.	G. S. Davison	do	6	1	12 & (arrérg.)	18 36
Amherst et Parrsborough.	G. Smith.	do	36	3	7½ mois	280 95
Amherst et Pictou	J. Blain	do	85	3	12 do	1,250 00
Amherst et Truro	Archibald & Purdy	do	67	6	3 do	669 00
do do	E. J. Purdy	do	67		Voy. Spécial	160 00
do do	B. Blair	do	67		do	120 00
do do	C. B. Archibald.	do	67		do	124 50
Annapolis et Digby	G. LeCain	do	20	6	12 mois	543 92
Annapolis et Granville Ferry	D. Inglis	do	1	6	12 et arrérg.	40 26
Annapolis et Kentville.	J. W. James.	do	59		Voy. Spécial	425 00
do do	H. Kilcup	do	59		do	60 00
Annapolis et Lequille.	G. S. Hoyt	do	2½	1	3 mois	3 00
Annapolis et Liverpool.	J. Ritchie	En voiture	68	3 & 6	6 do	908 38
do do	H. Kilcup	do	68	6	6 do	1,048 00
Annapolis et Saw Mill Creek.	J. V. Gavaza	A chev. ou en voit.	3½	3	12 do	40 00
Annapolis et Stoddart	G. E. Bishop	do	32	1	12 do	131 32
Annapolis Gut et Bridgetown.	O. F. Ruffee	En voiture	30	2	12 do	360 00
Anthony's Line et Scotch Village	H. T. Cochran	do	5½	2	12 do	39 00
Antigonishe et Cap George	R. McDonald	do	22	2	6 do	95 00
do do	D. McDonald	do	22	2	6 do	90 00
Antigonishe et Eig Mountain.	C. S. McGillivray	do	4	1	9 do	16 50
Antigonishe et Lochaber.	D. McMillan	do	20½	2	12 do	187 00
Antigonishe et Sherbrooke	J. McCames	do	40	3	12 do	560 00
Apple River et Parrsborough.	D. McNamara	do	42	2	12 do	400 00
Arichat et Discourse.	S. Martell	do	7	3	12 do	100 00
Arichat et Grandique	G. Lafford	do	11	6	12 do	580 00
Arichat et Petite de Grat.	M. Power	do	3	3	3 do	15 00
do do	A. McDonald	do	3	3	9 do	42 00
Arthur Gold Mines et Hamilton's Corners	F. W. Henry	do	7	2	12 et arrérgs.	102 01
Athol et Parrsborough.	G. Smith	do	24	3 & 6	4 m. 20 jours	168 54
Athol et Rivière Philip.	C. C. Schurman.	do	20	3	4 m. 13 jours	116 38
Aylesford et Bridgewater.	W. J. Balcom	do	54	1	12 mois	300 00
Aylesford et Harmony	J. Eaton	do	18	1	8 do	33 33
Aylesford et Morden.	G. Bishop	do	24	2	12 do	76 00
Aylesford et chemin de Palmer.	G. W. Eaton	do	2	6	12 do	50 00
Baddeck et Boulardarie.	K. Matheson	do	12	2	12 do	130 00
Baddeck et English Town	D. Morrison	do	19	2	12 do	129 60
Baddeck et Grand Narrows.	J. S. McNeil.	do	12	1	12 do	49 48
Baddeck et Mabou.	J. McNeil	do	44	3	1 do	33 33
Baddeck et Margaree.	J. Coady	do	36	1	12 et arrérgs.	183 60
Baddeck et New Campbellton.	A. Morrison	do	25	1	12 do	122 20
Baddeck et Port Hastings.	J. McNeil.	do	60	3	1 do	87 82
Baddeck et Upper Settlement.						
Big Baddeck River.	N. McLennan	do	12	1	12 do	39 17
Baddeck et Upper Settlement, Middle River.	D. McLean	A chev. ou en voit.	16	1	12 mois	63 72
Baie Verte et Goose River.	K. Hunter	Facultatif	22	2	12 et arrérgs.	175 00
Bailey's Brook et Back Settlement, Knoydart	H. McGillivray	A chev. ou en voit.	5	1	12 mois	20 60

ETAT No. 2, B.

DETAIL de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.		Période.	Montant.
			Distance en milles.	No. de voyages par semaine		
Barney's River et Upper Settlement Barney's River	J. McDonald	A chev. ou en voit.	7	1	12 mois	\$ 30 00
Barrington et Rivière Clyde	J. R. Hogg	En voiture	22	3	3 do	57 50
Barrington et Port La Tour	A. Watson	A chev. ou en voit.	30	3	9 do	123 00
Barrington et Pubnico Beach	do	do	26	3	12 do	280 00
Barrio's Beach et Tracadie	S. Boudrot	En chal. ou à chev.	6	1	12 et arrérgs	20 33.
Baxter's Harbor et Sheffield Mills	E. Harris	En voiture	7	1	12 mois	48 00
Bayfield et Petite Rivière	J. J. Atwater	do	24	3	12 do	48 00
Bayfield et Pomquette Forks	J. McKinnon	do	5	1	6 do	15 90
Baie St. Laurent et Ingonishe	G. McNeil	do	45	1	12 et arrérgs	195 84
do do	J. Gwinn	do	45	1	12 mois	184 00
Bear River et Deep Brook	W. Reardon	do	5	12	12 do	226 00
Rivière Beaver et Lac au Cèdre	F. C. Parry	do	7½	1	12 do	55 00
Bedford et English Corner	T. Fitzmaurice	A chev. ou en voit.	9	1	12 do	52 00
Bedford et Newport Corner	G. F. Hamilton	En voiture	31	2	12 et arrérgs	272 34
Berwick et Somerset	J. Hamilton	A pied ou à chev.	6	2	12 mois	57 36
Big Intervale et North East Margaree	M. McLeod	En voiture	9	1	12 do	20 48
Grosse Ile et Merigonishe	J. A. Robertson	do	2	2	3 do	9 00
do do	A. McLean	do	2	2	9 do	20 91
Big Port Hebert et Dunlaps	G. Harding	do	14	1	12 do	56 60
Black Rock et Parrsborough	M. Phinney	do	6	1	12 et arrérgs	51 65
Chem. Blanchard et New Glasgow	J. Webster	do	15	1	3 mois	16 00
Blandford et Frails	N. Zink	do	8	2	12 do	50 00
Blandford et Hubbard's Cove	B. Dorey	A pied ou à chev.	18	1	12 do	60 00
Blandford et Ile Tancook	D. A. Hume	En voiture	4	1	12 do	72 00
Boom et Whyccomah	L. McDougall	do	15	1	12 do	78 00
Boulardarie et Kempt Head	C. Munro	do	13	2	12 do	68 00
Boulardarie et Petit Bras d'Or	M. McDonald	do	16	3	12 do	261 00
Boulardarie et Mines de Sydney	K. R. McKenzie	do	26	3	12 et arrérgs	412 28
Bridgetown et Chutes Cove	C. Phinny	do	35	1	12 mois	140 00
Bridgetown et Lawrencetown	A. McKenna	do	9	1	12 do	39 80
Bridgewater et Broad Cove	G. E. Starratt	do	24	3	12 do	370 00
Bridgewater et Lawrencetown	E. Phinny	do	58	1	12 do	278 08
Bridgewater et Middlefield	H. Wile	do	25	1	6 do	54 00
do do	J. Newcomb	do	25	1	6 do	75 00
Bridgewater et New Canada	W. Cronin	do	11	1	12 do	68 00
Bridgewater et Rivière Plaisante	W. Geldert	do	20	1	12 do	96 00
Broad Cove et Mill Village	Z. P. Armstrong & Son	do	20	2	12 do	156 00
Broad Cove Intervale et East Side Lake Ainslie	H. McKay	do	8	1	12 do	40 00
Broad Cove Marsh and Chimney Corner	N. McLeod	do	5	3	12 do	118 00
Brookfield et Rivière Plaisante	H. A. Freeman	do	8	2	12 et arrérgs	59 14
Brookfield et Upper Stewiacke	W. C. Kennedy	do	16	3	12 mois	195 00
Brookvale et Middle Musquodoboit	A. McCabe	do	9	1	12 do	49 00
Brown's Brook et Parrsborough	H. Brown	do	12	1	6 do	32 50
Buckley's et Canada Creek	H. A. Balson	do	10	2	12 do	74 00
Buckley's et Somerset	A. Steadman	do	13	2	12 do	92 00
Burntcoat et Noel	A. M. Crow	do	4½	2	12 do	78 00
Station de Cambridge et Condon Settlement	W. H. Farrin	do	9	1	8 do	26 48
Carman et Kentville	J. L. Bishop	A chev. ou en voit.	4½	3	12 do	172 00
Capping et Kentville	do	do	12	6	12 do	199 00
Canning et Pereaux	C. R. Warner	do	16	2	12 do	180 00
Canning et Port Wm. Station	J. L. Bishop	do	14	6	12 do	199 00

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Canso et Guysborough.....	G. W. Scott.....	A chev.ou en voit.	32	3	12 mois ..	\$ 540 00
Cape George et North Side Cape George.....	L. W. McIsaac.....	do	15	2	12 do ..	112 00
Cape Negro Island et North East Harbor.....	J. Cook.....	do	2	1	12 do ..	40 00
Cape Sable Island et round the Island.....	M. D. McGray.....	do	21	3	12 do ..	136 00
Catalone et Mainadiou.....	A. McDonald.....	do	14	2	12 et arréra.	126 24
Catalone et Sydney.....	W. H. Martin.....	do	33	3	12 mois ..	339 00
Centreville et Hall's Harbor.....	R. D. West.....	do	16	3	12 & arréra.	176 46
Chebogue et Yarmouth.....	J. Hatfield.....	do	8	2	12 mois ..	80 00
Chesley's et Morton's Corners.....	S. Frindel.....	do	8	1	12 do ..	30 00
Chester et Kentville.....	B. H. Calkin.....	do	46	1	12 et arréra.	497 76
Chester et Windsor.....	H. B. Mitchell.....	do	38	2	9 do ..	277 50
do do.....	J. Frail.....	do	38	2	3 do ..	92 50
Cheticamp et Grande Anse.....	A. McIntosh.....	A pied.....	25	1	12 do ..	112 00
Cheticamp et Margaree.....	D. McDonald.....	En voiture.....	18	3	1 et arréra	22 63
Cheverie et Kennetcook.....	J. L. Sandford.....	A chev.ou en voit.	8	1	11 mois ..	41 25
Cheverie et Newport.....	J. C. Lake.....	do	17 1/2	3	12 do ..	336 00
Cheverie et Walton.....	T. Parker.....	En voiture.....	13	3	12 do ..	133 00
Chezzetcook et Dartmouth.....	J. Dillman.....	A chev.ou en voit.	24	1	12 do ..	119 49
Chezzetcook et Porter's Lake.....	G. E. Ormon.....	En voiture.....	3	3	12 do ..	39 00
Chipman's Brook et Lakeville.....	E. C. Bligh.....	do	12	2	12 do ..	94 50
Christmas Island et River Denis.....	J. McLean.....	do	38	2	12 do ..	212 00
Christmas Island et Sydney.....	J. Tobin.....	do	42	2	12 et arréra.	424 31
Churchville et New Glasgow.....	T. McDonald.....	do	18	2	12 mois ..	156 00
Clementsport et Clementsvale.....	A. W. Shaw.....	do	4	1	12 do ..	39 88
Clyde River et Gunning Cove.....	S. Van Norden.....	do	33	3	12 do ..	186 24
Cogmagun River et Kennetcook.....	J. Reynolds.....	do	44	1	12 do ..	18 00
Concord et Glengarry Station.....	J. A. Marshall.....	A chev.ou en voit.	22	2	12 do ..	125 00
Cow Bay et False Bay Beach.....	R. McAulay.....	En voiture.....	6	3	12 do ..	92 00
Craig's et Hawkin's.....	G. Craig.....	do	5 1/2	1	12 do ..	24 00
Cranberry Head et Yarmouth.....	A. Thurston.....	do	8	1	12 do ..	68 50
Cross Roads, Country Harbor et Goshen.....	A. Sutherland.....	A chev.ou en voit.	16	1	6 do ..	20 00
do do.....	A. Gunn.....	do	16	1	6 do ..	19 00
Cross Roads, Country Harbor et Guysborough.....	J. A. Knodell.....	do	28	2	6 do ..	235 00
Cross Roads, Rivière Dennis, et Rivière Dennis, etc.....	A. McIntyre.....	En voiture.....	11	3	12 do ..	46 00
Crow Harbor et Port Felix.....	C. B. Marshall.....	do	16	2	3 do ..	40 00
Dalhousie Settlement et Durham.....	G. Adamson.....	do	11	1	12 do ..	50 00
Dartmouth et Entrance South East Passage.....	J. D. Woodman.....	do	7	1	12 do ..	60 00
Dartmouth et Halifax.....	L. Sterns.....	A pied et en trav.	1 1/2	18	12 do ..	52 00
Dartmouth et Montague Mines.....	T. Barker.....	A chev.ou en voit.	7	6	12 do ..	200 00
Digby et North Range Corner.....	G. Stalling.....	do	10	1	12 do ..	52 00
Digby et Thorne's Cove Point.....	C. Chute.....	En voiture.....	8	2	12 do ..	75 00
Digby et Westport.....	J. H. Timpany.....	A chev.ou en voit.	42	3	6 12 do ..	1,418 25
Digby et Yarmouth.....	G. Stalling.....	En voiture.....	70	6	12 do ..	1,928 00
Earlton et Pictou.....	W. J. McKay.....	do	30	1	12 do ..	141 00
Earlton et Truro.....	H. Sutherland.....	do	27	2	12 do ..	180 00
Eastern Harbor et Port Hastings.....	J. McNeil.....	do	203	6	11 do ..	4,125 00
East River (West Branch) et Hopewell.....	J. Urquhart.....	A cheval.....	6	2	12 do ..	50 00
Eastville et Upper Stewiacke.....	J. R. Ellis.....	En voiture.....	7	1	12 do ..	40 00
Eig Mourtain et Maryvale.....	C. S. McGilivray.....	Facultatif.....	4	1	3 do ..	3 25
Elmsdale et Gay's River.....	J. Logan.....	En voiture.....	11	1	12 et arréra.	39 78

ETAT No. 2; A.—Detail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse. pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant
						\$ cts.
Elmsdale et Renfrèw	W. Garden	En voiture	12	1	12 mois	52 00
Enfield et Oldham	G. Johnson	do	34	6	12 do	110 00
Enfield et Renfrèw	W. Garden	do	7	3	12 do	150 00
Englishtown et Ingonishe	M. Morison	do	32	2	12 mois et arrérages	364 92
Englishtown et Munro's Point	D. McAulay	do	3	1	12 mois	20 00
Englishtown et NewCampbell'n	D. McAskill	do	9	2	12 do	116 00
Falkland Ridge et Springfield	B. McNayer	do	6	1	12 mois et arrérages	40 81
Falmouth Bridge et Mortonville	J. S. Smith	Facultatif	7	3	12 mois	100 00
Five Islands et Londonderry	R. J. Alkern	En voiture	33	3	12 do	389 00
Five Islands et Maccan	M. Lodge	do	22	1	12 do	98 06
Five Islands et Parrsborough	C. Smith	do	15	3	12 do	234 00
Folly Mountain et Londonderry	H. McLean	A chev. ou en voit.	6	1	4 ms. 20jou's	15 58
Forbes' et Point Brulie	J. Forbes	A pied	2	1	12 mois	25 00
Forristall's et Port Mulgrave	E. May	En voiture	4	3	12 do	84 00
Fouchie et St. Peters	J. Kyte	do	45	2	6 do	99 74
Frenchvale et North-West Arm	L. LeClare	Facultatif	5	1	12 do	19 76
Gaberouse et Marion Bridge	C. McLeod	do	13	2	12 mois et arrérages	106 07
Gaspereaux et Wolfville	S. Caldwell	do	23	3	12 mois	50 40
Gay's River et Meagher's Grant	J. Dowling	do	33	1	12 do	71 00
Gay's River et Newman's	R. Killough	A chev. ou en voit.	12	1	12 do	38 00
Goldenville et Sherbrooke	J. Fraser	En voiture	2½	6	12 do	116 80
Gore et Kennetcook	W. B. Casey and Executors	Facultatif	17	1	9 do	52 50
Gore et Maitland	J. S. Smith	do	20	2	12 do	205 33
Gore et Mosherville	J. Anthony	En voiture	17	1	3 do	18 75
Gore et Newport	R. S. Dimock	Facultatif	22	2	12 mois et arrérages	254 78
Gore et Shubenacadie	W. Walker	do	21	1	12 do	116 80
Gowrie et Sydney	T. S. Lindsay	En voiture	28	3	9 do	423 00
Grande Anse et Grandique	P. McPherson	Facultatif	3	6	12 do	265 00
Grande Anse et West Bay	M. Morrison	do	12	1	6 do	30 00
Grand Mira et Sydney	T. Battersby	En voiture	12	2	12 do	159 36
Grande Rivière et Loch Lomond	D. Morrison	Facultatif	9	1	12 do	27 40
Grande Rivière et St. Pierre	W. Bulger	do	45	2	6 do	100 00
Granville et Chester Ouest	G. L. Purdy	En voiture	6	2	1 semaine	1 33
Guysborough et Melrose	G. W. Scott	Facultatif	38	2	6 mois	280 00
Guysborough et Port Mulgrave	W. G. Scott	do	24	2	6 do	100 00
do do	W. H. McKeough	do	24	2	6 do	90 00
Guysborough et Port Mulgrave (via Shore)	do	do	35	1	12 do	144 00
Guysborough et Tor Bay	J. Dickey	do	28	1	12 do	110 00
Guysborough Intervale et St. Andrews	D. McDonald	do	18	1	12 do	60 00
Half Island Cove et WhiteHead	A. David	A chev. ou en voit.	20	2	9 do	90 00
Halifax et Lower Prospect	D. Slaughenwhite	Facultatif	23	1	12 mois et arrérages	48 96
Halifax et Marie Joseph	T. Archibald	do	112	3	9 mois	1,558 00
Halifax et Prospect	J. Coolen	do	21	2	12 do	134 40
Halifax et Sambro	M. Neville	do	20	1	12 do	120 00
Halifax et Shelburne	A. King	do	160	6	12 (m.l'am.)	6,408 00
Halifax et Quai	B. W. Cochran	do			Voy. spécial	2 00
Hantsport et Lochartville	W. Glenn	do	2½	3	12 months	80 00
Harborville et Morden	W. Balcom	do	8	1	12 do	37 73
Harborville et Somerset	A. Steadman	do	15	2	12 do	88 00
Hastings et Warren	E. Chapman	do	3	1	12 do	15 00

ETAT No. 2, B.—Détail de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873. — Suite.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.		Période.	Montant.
							\$ cts.
Head St. Margaret's Bay et anse Peggy.....	P. Boutilier.....	Facultatif.....	20	3	12	mois..	300 00
Head Sable River et Locke Port.....	J. Griffin.....	A chev. ou en voit.....	14½	6	12	do ..	475 48
Head West Bay and Port Hastings.....	A. McQuarrie.....	En voiture.....	16	2	12	do ..	100 00
Head West Bay et St. Peter's.....	D. Ross.....	do	29	1	3	do ..	32 00
do do	A. Urquhart.....	do	32	1	9	do ..	107 61
Indian, havre, et havre au Vin.....	M. Robison.....	Facultif.....	5	3	12	do ..	39 48
Indian, Pointe, et baie Mahone.....	P. Heyson.....	do	4	1	12	do ..	30 00
Ingonishe et havre Neil.....	J. McDonald.....	do	14	2	12	mois et arrérages.	138 46
Isaac, havre, et Melrose.....	J. Stewart.....	En voiture.....	27	3	12	mois ..	440 00
Jeddore et île Kent.....	C. Mosher.....	A chev. ou en voit.....	2½	1	12	do ..	12 00
Jeddore et havre Musquodoboit.....	J. Gardner.....	do do	12	1	12	do ..	48 00
Joggin, mines, et Shulie.....	J. McKenzie.....	En voiture.....	5	2	12	do ..	146 66
Jordan, baie, et Shelburne.....	J. T. Hines.....	do	11	1	12	do ..	65 00
Jordan, rivière, et Thorneburne.....	E. Martin.....	do	5	1	12	do ..	16 00
Judique et rivière Dennis.....	D. McDonald.....	do	15	1	12	do ..	50 00
Kemptown et Riversdale.....	R. J. Hingley.....	do	5	2	12	do ..	96 00
Kemptville et Yarmouth.....	W. Proser.....	do	26	1	12	do ..	112 00
Kennetcook Corner et Noel.....	A. Harvey.....	do	8	1	12	mois et arrérages.	48 96
Kentville et Cornwallis Ouest.....	M. Kinsman.....	do	18	3	12	mois ..	170 00
Kingsbury et Lunenburg.....	J. E. Hunt.....	do	23	2	3	do ..	58 75
Kingston, village, et chemin Neily.....	N. Rutherford.....	do	14	1	12	mois et arrérages.	37 75
La Have Cross Roads et Lunenburg.....	J. E. Hunt.....	do	17	2	3	do ..	50 00
Lac Ainslie et côté sud du lac Ainslie.....	J. McKinnon.....	Facultatif.....	6	1	12	do ..	20 00
Lawrencetown et anse Marshall.....	J. Balcom.....	En voiture.....	21	2	12	do ..	143 00
Lawrencetown et Wilmot.....	J. Woodbury.....	do	20	1	12	do ..	80 00
Lime Rocket rivière de l'Ouest.....	R. B. Munro.....	do	2½	1	12	do ..	18 00
Lingan et Sydney.....	J. Curry.....	do	18	3	12	do ..	300 00
Little Bras d'Or et mines de Sydney.....	K. R. McKenzie.....	do	180				
Little Glace Bay et Sydney.....	W. Power.....	do	17	3	3	do ..	10 00
Little Harbor et New Glasgow.....	D. McDonald.....	do	12	2	12	do ..	275 00
Little Narrows et Pointe McKay.....	M. Morison.....	do	14	1	12	do ..	55 00
Little River Shore et Pomquette Forks.....	J. McKinnon.....	do	5	1	6	do ..	44 00
Liverpool et Milton.....	A. Ford.....	do	2½	6	12	do ..	15 90
Liverpool et Port Medway.....	S. Cahoun.....	do	10	3	13	do ..	160 00
Lochaber et St. André.....	A. Sinclair.....	do	7	1	12	do ..	200 00
Lochsde et îles Rouges.....	P. Campbell.....	A chev. ou en voit.....	40	2	12	do ..	106 00
Londonderry et Turoo.....	C. R. Fearsou.....	En voiture.....	20	2	7 mo. 10 jo's		58 00
do do	E. Huestis.....	do	20			Noy. spécial	85 45
Londonderry et rivière Wallace.....	W. A. Fletcher.....	do	17½	6	7 mo. 10 jo's	et arrérages	35 00
Lower Cove et Maocan.....	S. E. Freeman.....	do	16	6	4 mo. 20 jo's		454 50
Lower Cove et rivière Hébert.....	B. Wilson.....	do	6	3	7 mo. 4 jo's		223 81
Lower Rawdon et South Rawdon.....	B. Blais.....	do	5	1	6	mois ..	59 51
Lower South River et Pomquette Forks.....	J. Keily.....	do	14	2	12	do ..	10 00

ETAT No. 2, B.—Détail de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Lower Stewiacke et milieu de Stewiacke	T. Parker	En voiture	13	1	12 mois ..	37 72
Lower Stewiacke et Princeport: do do	do	do	35	1	3 do ..	25 00
do do	G. Ambrose	do	35	1	9 do ..	88 11
Lower Stewiacke et St. André	T. Parker	do	25	1	12 mo. et ar- règes, m. l'a.	122 58
Lunenburg et Ovens	W. H. Morton ..	do	23	2	6 mois ..	103 00
McLellan's Mountain et New Glasgow	D. McDonald ..	do	13	1	6 mois et arrèges ..	33 44
Mabou et Margaree	J. McNeil	do	40	1	4 mois et arrèges ..	45 88
Mabou et rivière Mull	A. Beaton	do	6	1	6 mois ..	7 86
Mabou et Sight Point	R. P. Fynn ..	do	15	1	12 do ..	60 00
Mabou et Whyccomah	do	do	21	1	6 do ..	56 00
Maccan et Nappan	S. E. Freeman ..	Facultatif	2	3	4 mo. 20 jors	38 92
Baie Mahone et New Germany ..	W. Nichols	En voiture	18	1	12 mois et arrèges ..	74 49
Main Post Road et Marshalltown	S. Ryan	do	4	6	12 mois ..	28 00
Maitland et Noel	D. E. Smith ..	do	12	3	12 do ..	156 00
Maitland et Shubenacadie	J. Lynch	do	20	6	12 do ..	398 00
Malagash et Wallace	M. B. Huestis ..	do	15	2	12 mois et arrèges ..	102 95
Malagawatch et rivière Dennis ..	A. McIntyre ..	do	8	1	12 mois ..	60 00
Malagawatch et baie Ouest	D. McLeod	do	16	2	12 do ..	104 00
Malignant Cove et New Glasgow ..	A. McIsaac	do	36½	2	12 mois et arrèges ..	387 00
Margaree Forks et milieu de la section, Nord-Est, Margaree	H. Fraser	do	9	1	3 mois ..	6 00
Margaree Forks et milieu de la section, Nord-Est, Margaree	W. Burton	do	9	1	9 do ..	14 25
Margaree Forks et Whyccomah ..	L. McDougall ..	do	30	1	12 do ..	120 00
Margaretsville et Wilmot	W. F. Woodbury	do	21	2	12 do ..	137 92
Marie Joseph et Sherbrooke	J. Wilson	do	22	2	12 mois et arrèges ..	243 93
Meagher's Grant et havre de Musquodoboit	T. Archibald ..	do	14	1	12 mois ..	80 00
Melrose et Shubenacadie	J. Tays	do	80	2	12 mois et arrèges ..	1,657 98
Melvern Square et Wilmot	H. Goucher	do	4	1	12 mois ..	24 00
Merigonishe et Piedmont Valley ..	J. McDonald	do	5	1	12 do ..	26 45
Mill Village et Port Medway	E. Bent	do	5	3	12 do ..	105 00
Minudie et rivière Hébert	J. Moffat	do	7	3	4 mo. 20 jors	38 92
Molasses, havre, et baie de Tor.	E. Pelerin	do	14	1	9 mois ..	73 50
Mount Uniacke et mines Mount Uniacke	R. McLearn	Facultatif	3	3	3 mois et arrèges ..	16 18
Mount Uniacke et South Rawdon	J. McLearn	En voiture	9	1	6 mois ..	29 95
Mount Uniacke et South Rawdon ..	W. C. Casey	do	9½	1	6 do ..	51 62
Munro's Point et South Gut, St. Ann's	D. Morrison	do	7	1	12 do ..	38 00
Neily Road et Rhodes	A. Jacques	do	10	1	12 do ..	24 00
New Annan et Tatamagouche	J. Lombard	do	23	2	12 mois et arrèges ..	112 19
New Germany et Northfield	S. Mackey	do	3	1	12 mois ..	40 00

ETAT No. 2, B.

DETAIL de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.		Période.	Montant.
New Glasgow et Sherbrook . e . . .	J. F. Sargent	En voiture	56	6	12	mois	\$ cts. 1,600 00
New Glasgow et Sydney	T. S. Lindsay	do	244	6	12	mois et arrâges.	13,913 33
Newport et Newport Landing	J. Simpson	do	8	6	12	mois	200 00
Newport et Station de Newport	D. Hunter	do	5	6	12	do	118 72
Newport et South Rawdon	S. Harvie	do	10	1	12	do	40 00
Newport and Upper Newport	do	do	6	1	12	do	32 00
Newport et Walton	J. Brown	do	16½	3	12	do	187 00
New Ross et Stoddart	J. W. Boylan	do	26	1	12	mois et arrâges.	150 23
New Ross et Vaughan	G. Ross	do	15	2	12	do	153 00
New Tusket et Weymouth	M. Weaver	do	12	1	12	mois	56 00
Nicholl's Corner et Willis Foster's	E. Phinny	do	26	1	12	do	98 00
Nictaux et Wilmot	E. Gates	do	4½	3	12	do	71 93
Nine Mile River et Shubenacadie	J. W. Densmore	do	40	1	12	do	78 48
Noel and Shubenacadie	do	do	28	1	12	mois et arrâges.	131 25
Noel et Walton	A. C. O'Brien	do	16	3	12	mois	195 72
North River Bridge et Ste. Anne	M. McDonald	do	4	1	12	do	26 48
Oxford et Pugwash	W. Chapman	A chev. ou en voit.	19	1	1 mo.	20 jours	7 53
do	C. E. McNutt	do	19	1	3	mois	18 75
Oxford et Rivière Philippe	O. Fillmore	En voiture	15	6	4 mo.	20 jours	93 53
Chem. de Palmer et Post Road, & Parker's Cove et McKenzie's Road	G. W. Eaton	do	6½	1	12	mois	30 00
Parlsborough et Wharf	M. W. Essar	do	8	1	12	do	35 00
Pictou et Rivière John	M. Gavin	do	2	Saison 1872.			23 06
Pictou et Station de la Riv. Ouest	D. Langill	do	21	1	12	mois	68 00
Pineo Village et Sharp's Bridge	T. G. Anderson	do	22	3	12	do	380 00
Pineo Village et South Berwick	W. S. Sharp	do	3	3	4	do	16 67
Pomquette Forks et Tracadie	W. Bowles	do	17½	1	12	do	44 00
do	D. McDougall	do	14½	1	9	mois et arrâges.	45 87
Port Caledonia et Sydney	A. McDougall	do	14½	1	3	mois	22 50
Port Felix et Tor Bay	T. S. Lindsay	do	14	3	3	do	141 00
Port Hastings et Port Hood	J. Boudroit	do	15½	1	3	do	15 00
Port Hawkesbury et Port Richmond	J. McNeil	do	40	6	1	do	83 33
Port Hawkesbury et Rivière Inhabitant	G. W. Henesey	do	20	3	3	do	30 00
Port Hawkesbury et West Bay	R. B. Henesey	do	13	3	9	do	146 25
Port Hood et l'Île du Port Hood	D. Cameron	do	13	1	Saison 1872.		40 00
Port Mulgrave et Steep Creek	J. Smith	do	1½	2	12	mois	30 00
Port Royal et West Arichat	A. H. Partridge	do	11	1	12	do	59 00
Power's et Rivière Bourgeoise	G. Laford	do	3½	3	12	do	100 00
Princeport et Truro	J. Kyte	do	2	3	12	do	39 00
Pubnico Beach et Pubnico Harbor	E. Archibald	do	16	2	12	do	164 00
Pugwash et Rivière Philippe	J. McComisky	A chev. ou en voit.	15	3	12	mois et arrâges.	221 12
Pugwash et Thompson Mills	W. Chapman	En voiture	24	1	7 mo.	10 jours	41 02
Pugwash et Truro	J. Blar & Son	do	17	6	4 m.	13 jours	194 62
Pugwash et Wallace	do	do	52	3	7 m.	10 jours	519 14
Rear Black River and West Bay	J. Dotten	do	20	1	12	mois	58 00
Reserved Mines et Sydney	M. Morrison	do	4½	1	6	do	10 00
Rivière Philippe et Salem	J. O'Callaghan	do	12	3	1	do	13 00
River Philip & Shinemicas' Bridge	E. B. Black	do	20	1	7 mo.	10 jours	47 64
	O. Fillmore	do	19	1	12	mois	64 00

RAPPORT No. 2, B.

DETAIL de tous les paiements opérés pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la Route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
River Philip et West Branch....	M. Chapman....	En voiture.....	5	3	7 mo. 10 jours et arrérags	\$ 27 90
Rivière Philippe et West Chester	E. J. Purdy....	do.....	29	1	7 mo. 10 jor's	72 07
Rivière Roseway et Shelburne....	J. T. Hynes....	do.....	34	1	12 mois ..	120 00
Rivière Salmon, Lake Settlement, et South River Lake.....	S. McGuire.....	do.....	15	1	6 et arrérags	26 75
do do.....	B. McGuire.....	do.....	15	1	6 mois....	25 74
Shea's River et west side Lake						
Ainslie.....	A. McDonald....	do.....	10	1	12 do ..	45 02
Shelburne et Yarmouth.....	O. Davison.....	do.....	67	6	12 do ..	1600 00
Sherbrooke et Wine Harbor.....	J. Gillis.....	do.....	13	6	12 do ..	300 00
Shubenacadie et Shubenacadie....	G. W. Walker....	A pied.....	34½	2	12 do ..	100 00
Six Mile Brook and West River ..	J. McKay.....	En voiture.....	5	1	12 do ..	30 00
South Branch Steviacke River et Upper Steviacke.....	T. Cox.....	do.....	7	2	12 do ..	39 88
South Harbor et White Point....	A. McPherson ..	do.....	9	1	12 et arrérags	118 40
Stellarton et Westville.....	D. Munro.....	do.....	3	3	12 mois ..	156 00
Sydney et Sydney Mines.....	J. O'Calligan ..	do.....	20	6	12 do ..	588 00
Tatamagouche et Truro.....	J. Blair & Son..	do.....	30	3	4mo. 20jrs.	190 67
Thompson's Mills et Wallace....	B. Blair.....	do.....	20	6	4mo. 20jrs.	311 39
Tracadie et Usher.....	E. Côté.....	do.....	4	1	12 mois ..	26 00
Truro et Rivière Débert.....	C. P. Penn.....	do.....	31	3	4mo. 20 jrs	88 95
Tusket Wedge et Yarmouth.....	J. M. LeBlanc ..	do.....	12	1	12 mois ..	90 00
Upper Musquodoboit et Upper Steviacke.....	F. Cox.....	do.....	7	1	12 do ..	48 00
Upper Newport et Woodville....	T. Dimock.....	A pied.....	1½	1	11 do ..	9 53
Upper Steviacke et Upper Steviacke.....	J. McNaught ..	En voiture.....	20	2	12 do ..	54 00
Wallace et Rivière Wallace.....	J. Dotten.....	do.....	14½	1	12 do ..	73 76
Wallace River et West Chester....	G. L. Purdy.....	do.....	12	3	7mo. 10 jrs	101 04
Waverley et Windsor Junction....	J. Lingley.....	do.....	3	6	12 mois ..	99 00
West River et Westville.....	R. B. Munro....	do.....	9	3	12 do ..	128, 00
FERRIAGES.						
Arichat et Grandique.....	G. Lafford.....		1	6	12 et arrérags	122 40
Baddeck et Boulardarie.....	K. Matheson.....		¾	2	12 do ..	106 07
Baddeck et Grand Narrows.....	J. S. McNeil.....		2	1	12 do ..	25 51
Baddeck et New Campbellton.....	A. Morrison.....		1	1	12 do ..	53 05
Cape Sable Island and Round the Island.....	M. D. McGray.....		1	3	12 do ..	76 50
Digby et Westport (Grand Passage).....	J. H. Timpany.....		¾	3	3 do ..	17 57
Digby et Westport (Petit Passage).....	do.....		1	3	3 do ..	17 57
Grand Narrows et Sydney.....	J. Tobin.....		1	2	12 do ..	15 30
Halifax and Head of Musquodoboit Harbor (Dartmouth Ferry).....	T. Archibald.....		½	3	6 do ..	20 81
Halifax and Head of Musquodoboit Harbor (Moser's River Ferry).....	do.....		½	3	6 do ..	8 86
Halifax and Head of Musquodoboit Harbor (Sheet Harbor Ferry).....	do.....		180 yds.	3	6 do ..	10 39
Little Bras d'Or and Sydney Mines.....	K. R. McKenzie....		do	3	9 do ..	30 81
Total.....						\$77,781 97

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans Nouvelle-Écosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

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

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.		Période.	Montant.
			Distance en milles.	N ^o . de voyages par semaine.		
Acadia Mines et Station du chemin de fer.....	J. McSween.....	A chev. ou en voit.	2	6	4ms. 20jrs.	\$ 97 43
Amherst et station du ch. de fer.....	J. Hillson.....	A pied.....	24	12	12 mois ..	200 00
Annapolis et do.....	J. V. Gavaza.....	do.....	12	12	do ..	50 00
Athol et do.....	J. Elderkin.....	do.....	12	4ms. 20jrs.	38 97	
Avonport et do.....	C. E. Rathburn.....	do.....	3	3	mois ..	12 50
do.....	W. F. Newcomb.....	do.....	3	9	do ..	37 50
Aylesford et do.....	T. R. Harris.....	do.....	12	12	do ..	40 00
Berwick et do.....	J. M. Parker.....	En voiture.....	12	12	do ..	60 00
Bridgetown et do.....	F. Crosskill.....	do.....	12	12	do ..	40 00
Brookfield et do.....	J. Graham.....	A pied.....	$\frac{1}{18}$	12	12 do ..	20 00
Elmsdale et do.....	A. Dunbar.....	do.....	60			
Folly Lake et do.....	A. McCulloch.....	do.....	vgs. $\frac{1}{4}$	12	4ms. 20jrs.	20 00
Halifax et do.....	F. W. Fishwick.....	do.....	2	1	tel q	7 79
Hantsport et do.....	W. Davidson.....	do.....	req. $\frac{1}{18}$	12	12 mois ..	900 00
Hopewell et do.....	J. Gunn.....	do.....	12	12	do ..	20 00
Kentville et do.....	G. E. Calkin.....	do.....	12	12	do ..	28 75
Lawrencetown et do.....	J. W. James.....	do.....	275	24	12 do ..	104 00
Lower Horton et do.....	A. Borden.....	do.....	vgs. $\frac{1}{18}$	12	12 do ..	30 00
Middleton et do.....	A. Beals.....	do.....	12	12	do ..	70 00
Mount Denison et do.....	J. Shaw.....	do.....	12	12	do ..	40 00
Neily, chemin de, et do.....	T. H. Allison.....	do.....	3	12	do ..	16 00
New Glasgow et do.....	H. McDonald.....	do.....	100	vgs. $\frac{1}{4}$	12 do ..	16 00
Paradise et do.....	W. H. Troop.....	A pied ou à chev.	req. $\frac{1}{18}$	12	12 do ..	214 66
Pictou et do.....	W. McDonald.....	do.....	12	12	do ..	40 00
Pineo Village et do.....	J. S. Pineo.....	A pied.....	70	24	12 do ..	185 25
River Débert et do.....	P. Fulmor.....	do.....	vgs. $\frac{1}{18}$	12	12 do ..	20 00
River Philip et do.....	W. C. Phillips.....	En voiture.....	2	12	4ms. 20jrs.	7 79
Riversdale et do.....	R. J. Kingley.....	A pied.....	$\frac{1}{4}$	12	4ms. 20jrs. du 1 Juillet '69, au 31 Mars, '73.	77 94
Shubenacadie et do.....	A. Kirkpatrick.....	do.....	100	vgs. $\frac{1}{4}$	12 do ..	120 00
Stellarton et do.....	H. McKenzie.....	do.....	vgs. $\frac{1}{18}$	12	12 mois ..	40 00
Truro et do.....	C. B. Archibald.....	do.....	12	12	do ..	48 00
Tupperville et do.....	C. E. Spurr.....	Facultatif.....	3	12	do & arrears	304 00
Wilnot et do.....	J. A. Gibbon.....	A pied.....	10	3	12 do ..	78 70
Windsor et do.....	P. S. Burnham.....	do.....	vgs. $\frac{1}{18}$	12	12 mois ..	10 00
Wolfville et do.....	G. V. Rand.....	do.....	$\frac{1}{5}$	24	12 do ..	60 00
				12	12 do ..	80 00
Total.....						\$3,135 28

A. CAMPBELL,
Maître-Général des P^otes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

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

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$.	cts.
Halifax and Boston, E. U.....	Cie. de paquebots de Boston et coloniale.	400	1	12 mois ..	400	00
Halifax and Portland, E. U	Cie. de paquebots de N. E. et N. S.....	340	1	12 do ..	3,982	03
Lower Horton, Windsor et Parrsborough.....	G. Newcomb.....	40	1	Saison 1872.	30	00
Sydney et Baie ouest.....	J. Taylor.....	95	.....	do ..	100	00
				Total...	\$4,512	03

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, A.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles dans la Nouvelle-Ecosse pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$.	cts.
Annapolis, Halifax, Kentville et Windsor	Cie. du ch. de fer de W. et A.	129	6 & 12	12 mois ..	7,336	72
Halifax, Pictou et Truro, et à Amherst, du 1er Octobre, 1872.....	Cie. du ch. de fer du Gouvernement....	190	6	12 do ..	11,278	32
				Total...	\$18,615	04

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No. 2 B.—*Fin.*

DÉTAIL de tous les paiements opérés pour la confection et la réparation de sacs de malle, cadenas de malle, etc., à la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Noms des fabricants.	Détail des déboursés.	Montant.	
		\$	cts.
Cie. des serruriers de Westfield	Serrures de cuivre pour sacs de malle.....	33	06
R. Malcom.....	Cachets pour serrures à rivet.....	83	60
R. Martin.....	Sacs de malle et réparations	764	75
Condon et Adams.....	Sacs de malle.....	252	63
R. McMillan.....	Etiquettes sur sacs.....	65	40
W. E. Peters.....	Réparation de sacs.....	3	00
	Total.....	\$1,202	44

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

A. WICKSTEED,
Comptabl

ETAT No. 2, C.

DETAIL de tous les paiements opérés pour le transport des malles au Nouveau-Brunswick pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Modé de transport	Distance en milles.	N ^o . de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Albert Mines, Curryville et Hillsborough	R. Gross	En Voiture	1&8	1&6	12 mois	149 88
Alexander's Point et Little Shippigan	O. Valley	do	12	1	12 do	65 00
Alexander's Point et Shippigan	E. Dugue	do	3	2	12 do	60 00
Amherst, N. E., et Truro, N. E.	C. B. Archibald	do	...	...	Voy. spécial	545 00
Andover et Fort Fairfield	R. Scott	do	7	2	12 mois	89 72
Andover et Riley Brook	G. L. Kelley	do	62	1	12 do	380 00
Annagance et Corn Hill	J. H. Stockton	do	6	2	12 do	73 00
Annagance et Elgin	G. Killam	do	11	2	6 do	44 50
do do	L. Geldart	do	11	2	6 do	52 00
Annagance et Sussex Portage	H. Palmer	do	...	...	Voy. spécial	4 00
Apohaqui, Mill Stream et Cole's Island	H. D. McLeod	do	24	2&1	12 mois	200 00
Archibald Settlement et River Louison	D. Black	do	3	1	12 do	12 96
Armstrong's Corner et Olinville	W. Tilley	do	5	1	12 do	35 00
Au Lac et Sackville	A. Dixon	do	2	1	12 do	15 00
Au Lac, Westmoreland Point et Port Elgin	H. Lowerison	do	20	12&6	9 do	390 00
Back Bay et St. George	A. J. Seely	do	7	1	12 do	78 00
Baie Verte, Cape Tormentine et Westmoreland Point	C. Richardson	do	37	2&3	3 do	93 75
Baie Verte et Murray's Corner	J. T. Murray	do	15	2	12 do	70 00
Baie Verte et Shediac	W. Carpenter	do	30	3	3 do	75 00
Barnaby River et Newcastle	J. Ivory	do	10	3	12 do	149 00
Bath et Carlow	W. Boyd	do	11	2	12 do	70 00
Bath et Holmesville	do	do	6	1	12 do	20 00
Bath et Wicklow	S. Drost	do	2	3	12 do	30 00
Bathurst, Chatham et Newcastle	W. M. Kelly	do	49	6	12 do	1,739 00
Bathurst et Dalhousie	S. McGregor	do	52	6	12 do	1,900 00
Bathurst et Shippigan	M. Reardon	do	70	3	12 do	720 00
Bayfield et Port Elgin	T. Heuson	do	25	1&2	9 do	126 00
Bay Side et St. Andrews	J. Simpson	do	7	2	12 do	60 00
Beaver Harbor, Pennfield et St. George	J. Prescott	do	1&9	1&2	12 do	74 48
Belleisle Bay et Long Point	J. Coulter	do	12	2	12 do	20 00
Belleisle Creek et Norton Station	W. J. Case	do	9	1	12 do	28 60
Black Brook et Chatham	A. Marshall	do	8	2	12 do	79 48
Black River et Escuminac	W. V. Ullock	do	30	1	12 do	110 08
Bissville et Juvenile Settlement	G. Hoyt	do	6	1	6 do	18 00
Bloomfield et Upper Woodstock	B. Hume	do	48½	1	12 do	141 74
Boundary Creek et Steeves' Mountain	N. Wilson	do	3½	1	12 do	29 48
Buctouche et McLaughlan Road	A. Peterkin	do	19½	1	12 do	63 33
Burnt Church et Church Point	W. M. Salter	do	4	1	8 mois 14 jrs	28 15
Butternut Ridge, Forks et Petiscodiac	W. Keith	do	12&14	1, 3		
Butternut Ridge et Mill Stream	C. R. Parles	do	29	1	12 do	206 13
Campbellton et Dalhousie	A. Fraser	do	15	6	12 (m. l'am.)	67 48
						425 00

DETAIL de tous les paiements opérés pour le transport des malles Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	Nc. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						\$ cts.
Campbellton, Flatlands et Upsalquitch.....	J. Cooling.....	En voiture.....	13	2et1	12 mois ..	120 00
Campo Bello et Wilson's Beach.	J. Brown.....	do.....	8	1	12 do ..	40 00
Canterbury, Station de, Canterbury et la Cité de Forest.....	J. Scott.....	do.....	8et29	2et1	8 do ..	172 72
Canterbury, Station de, Canterbury et moulins de McAdam's.	do.....	do.....	8et9	....	Voyag. spec.	34 00
Canterbury, Station de, Canterbury et le Lac du Nord.....	do.....	do.....	8et17	2et1	4 mois ..	63 33
Central Blissville, Moulins de Hart, et la jonction de Frédéricion.....	T. Colman.....	do.....	1et4	1et6	12 do ..	30 00
Chance, Hâvre de, et Lépreaux.....	R. Hope.....	do.....	17	2	3 do ..	36 50
Chance, Hâvre de, baie de Mace's et Lépreaux.....	do.....	do.....	19	2et6	9 do ..	139 50
Charleston et Middle Simonds.....	G. F. Foster.....	do.....	7	1	12 do ..	29 48
Chatham et Frédéricion.....	R. Orr.....	do.....	108	3	2mois26jours	325 00
Chatham et Newcastle.....	J. Anderson.....	do.....	6	12	12 mois ..	498 00
Chatham et Shédiac.....	W. M. Kelly.....	do.....	77	6	12 (m. l'am.)	2,109 00
Chatham et Shippigan.....	T. Barry.....	do.....	73	2	12 mois ..	680 00
Chatham et Nelson Sud.....	W. Ullock.....	do.....	9	6	12 do ..	149 00
Chatham et Gageton.....	D. Lawson.....	do.....	40	2	12 (m. l'am.)	474 00
Clarendon et Welsford.....	C. A. Ogden.....	do.....	10½	1	12 mois ..	69 00
Cocaigne et moulins de Scovill's.	W. J. Dysart.....	do.....	7	2	1mois 7jours	4 47
do do.....	A. McWilliam.....	do.....	7	2	5mois16jours	22 66
do do.....	W. Johnston.....	do.....	7	2	5mois 9 jours	24 65
Cody's et Springfield.....	C. Little.....	do.....	18	1	4½ mois ..	20 36
do do.....	W. Northup.....	do.....	18	1	1 do ..	6 25
Cole's Island et à la Fourchette.	D. Marr.....	do.....	18	1	12 do ..	105 00
Cole's Island et Gageton.....	G. F. Nevers.....	do.....	41½	2	12 (m. l'am.)	423 00
Cole's Island et Narrows.....	B. Thorne.....	do.....	10	1	3 mois ..	25 00
Collicut Corner et Elgin.....	J. Gifford.....	do.....	15	1	12 do ..	56 66
Collina Corner et Springfield.....	J. J. Scovil.....	do.....	9	1	12 do ..	32 00
Dalhousie et Dundee.....	S. McGregor.....	do.....	9	1	12 do ..	51 96
Dalhousie et Gulf Steamers.....	H. A. Johnson.....	A pieds.....	½	1	raison 1872.	10 00
Debek Junction et Woodstock.....	Glidden et Gilman.....	Facultatif.....	....	....	Voyag. spéc.	5 00
Dorchester et Rockland.....	R. A. Chapman.....	do.....	3	3	3 mois ..	12 50
do do.....	W. Dobson.....	do.....	3	3	7 do ..	91 00
Dorchester et Rockport.....	J. Read.....	do.....	12	2	12 do ..	109 00
Dover et Memramcook.....	P. Bourgeois.....	do.....	18	2	12 do ..	120 00
Dover et Moncton.....	W. Steeves.....	do.....	12	2	12 do ..	75 00
Doyle Settlement la rivière Louison.....	D. Murchie.....	do.....	3	1	12 do ..	14 00
Dungiven et Memramcook.....	J. McVey.....	do.....	4	1	12 do ..	25 00
Duprey et Gailey.....	C. Duprey.....	Facultatif.....	2	1	3 do ..	3 00
Scotch Est Settlement et Springfield.....	C. Little.....	En voiture.....	8	1	6mois14jours	12 87
Edmundston et Grand Falls.....	J. R. Curran.....	do.....	37	6	12 mois ..	1,596 00
Edmundston et l'Embouchure de St. François.....	J. Hartt.....	do.....	36	2	12 do ..	274 00
Elgin et Petitcodiac.....	G. Johnston.....	do.....	12	1	6 do ..	19 74
do do.....	W. P. Robinson.....	do.....	12	1	6 do ..	25 74
Fairhaven et Lord's Cov.....	T. H. Palmer.....	do.....	8	1	12 do ..	49 00
Florenceville et Florenceville Est.....	A. Taylor.....	do.....	1½	1	12 do ..	9 16
Florenceville et Tracey's Mills.	E. Saunders.....	do.....	16	3	12 do ..	136 48
Florenceville et Upper Peel.....	A. Taylor.....	do.....	16	1	12 do ..	253 62

ETAT No. 2, C.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles au Nouveau-Brunswick pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.		Période.	Montant.
				No. de voyages par semaine.		
Four Corners, Point Midgie et North Lakes	S. Dobson	En voiture	18	1	12 mois	40 00
Fredericton et Letter Boxes	D. Tobin	A pied	12	1	12 mois & arrérages	43 83
Fredericton et Marysville	T. R. Dunphy	En voiture	6	6	12 mois, (m.l'am.)	99 00
Fredericton et Newcastle	R. Orr	do	102	3	9 mo. 6 jrs.	996 66
Fredericton et New Maryland	L. Fisher	do	5	1	12 mois	40 00
Fredericton et Stanley	T. B. Dunphy	do	28	1	12 do	174 00
Fredericton et Steamers	D. Tobin	A pied	1	6	Saison, 1872	15 00
Fredericton et Woodstock, côté Est	T. B. Dunphy	En voiture	82	1 & 3	12 mois, (m.l'am.)	734 90
Fredericton et Woodstock, côté ouest	Golding & Vanwart	do	63	2	12 mois	1,198 00
do do do	Glidden & Gilman	do	63	...	Voyag. spéc.	25 00
Fredericton et Yoho	J. O'Brien	do	15	1	12 mois	96 00
French Lake et Rusagornis Point	H. Runker	do	3	1	7 do	35 00
Gagetown et Mouth of Nerepis	S. Cameron	do	45	2	10½ do	426 33
do do do	N. W. DeVeber	do	45	...	Voyag. spéc.	30 00
Gagetown et Oromocto	A. P. True	do	31	3	12 mois, (m.l'am.)	465 80
Gagetown et Welsford	do	do	28	3	2 mo. 19 jrs.	121 75
do do do	F. Woods	do	28	3	9 mo. 11 jrs.	412 42
Goose Creek et Shepody Road	M. Prescott	do	9	1	12 mois	30 00
Grand Falls et Undine	J. White	do	9	1	12 do	49 00
Grand Falls et Woodstock	W. R. Newcomb	do	74	6	12 do	3,125 00
Grand Harbor et Grand Manan	T. Wooster	do	9	1	12 do	50 00
Grandique et Poirrier's	F. Leger	do	2	3	12 do	12 00
Hammond Vale et Sussex Corner	J. Browne	do	13	2	6 do	62 00
do do do	A. Markham	do	13	2	11 jrs	4 45
do do do	E. L. Price	do	15	2	5 mo. 20 jrs.	77 46
Hampstead et Hibernia	J. S. Clarke	do	6	1	12 mois	38 00
Hampstead et Wickham	J. H. Dougan	do	24	2	12 do	31 00
Hampton, Norton et Ossekeag	H. H. Freeze	do	74	2 & 6	12 do	70 00
Harewood et Salisbury	D. Murphy	do	13	1	12 do	46 00
Harvey et Point Wolfe	E. Stevens	do	23	3	12 do	219 52
Harvey et St. John	W. Fowler	do	81	1	4 mo. 6 jrs.	171 41
do do do	T. W. Brooks	do	81	1	7 mo. 25 jrs.	296 80
Harvey et Salisbury	W. Keiver	do	42	6	12 mois	788 00
Harvey Station de, et Magaguadavic	W. Atchison	do	18	2	12 do	150 00
Heron's Island et New Mills	P. Currie	do	4	1	12 do	32 00
Hillsborough et Moncton	J. Trites	do	28	2	10 do	165 83
Hillsborough, Rose Vale et Caledonia	W. D. Bazley	do	33	3 & 1	12 do	160 00
Hillsborough et Salisbury	J. Trites	do	28	2	2 do	33 17
Irishtown et Moncton	W. Larracey	do	16	1	12 do	30 00
Irishtown et Shediac	J. Sullivan	do	20	1	12 mois, (m.l'am.)	74 00
Keswick Ridge et Upper Haynesville	J. Allen	do	44	1	12 mois	100 76
Kingston, Kent, et Richibucto Village	P. McCaie	do	7	1	7 do	18 66
Kingston, Kent, et Weldford	J. Harnett	do	29	3	12 do	444 00
Kingston, King's, et Lyon's Point	J. T. Appleby	do	10	1	12 do	80 00

ETAT No. 2, C.—Suite.

Détail de tous les paiements opérés pour le transport des malles au Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Kingston, King's, Station Nine Mile et Springfield.	J. T. Pitt	En voiture	25	6 & 2	12 mois	\$ cts. 296 00
Knowlesville et Somerville.	S. H. Shaw	do	27	2	12 do	200 00
Lake George et Upper Magallowavic.	J. Moody	do	16	2 & 1	12 do	124 00
L'Etete et St. George.	G. Dick	do	17	1	12 do	106 24
Little River, Coverdale, et Prosser Brook.	W. Wilson	A chev. ou en voit.	4	1	8 do	10 00
Little River, Coverdale, et Salisbury.	W. Leeman	En voiture	18	1	12 do	62 40
Little River, Sunbury, et Sheffield.	J. McGowan	do	12	1	12 do	52 64
Lower Southampton et Woodstock.	D. McElwain	do	33	1	12 do	150 00
Lutz Mountain et Moncton.	M. Horsman	do	8	1	12 do	41 24
Lytleton et Newcastle.	J. Tozer	do	19	1	12 do	109 48
McLeod's Mills et Palmerston.	H. Landry	do	4	2	12 do	50 00
Maugerville et Steamers.	W. H. Bent	do		12	Saison, 1872	10 00
Maugerville et Upper Maugerville.	do	do		3	do	20 00
Memramcook et Rockland.	J. Sutherland	A chev. ou en voit.		3	2 mois	33 33
Milltown, St. Stephen et Upper Mills.	Hardy & Bridges.	En voiture	7	6 & 3	12 do	188 00
Millville et Upper Haynesville.	A. J. Hoyt	do	4	1	12 do	18 00
Moncton et Amherst, N. E.	C. G. O. Chipman	do			Voyag. spéc.	50 00
Moncton et Reid's Cutting.	Crandall & Record	do			do	2 00
Moncton et River Side.	J. Ryan	do	40	2	4 mois	106 63
Moncton et Salisbury.	A. Wilson	do			Voyag. spéc.	15 00
Moncton et Shediac.	J. E. Steadman	do			do	10 00
Moncton Chemin de, et Shediac.	W. G. Batoman.	do	6	1	12 mois	34 00
Monument Settlement et Richmond Corner.	H. Graham	do	30	1	12 do	130 00
Moore's Mills et Sussex Vale.	F. C. Buchanan.	do	21	1	12 do	100 00
Narrows et Springfield.	P. Rogers.	do	12	1	3 do	12 50
Narrows et Upper Gaspereaux.	D. Mott	do	50	1	3 do	59 00
Narrows et Washademoak.	M. M. Dykman.	do	20	1	3 do	28 75
Narrows et Wickham.	A. E. Belyea.	do	16	1	3 do	39 00
Division du Nouveau-Brunswick.					Voyag. spéc. en conséquence de l'arrêt des trains par la neige, en hiv. '72-'73	455 00
Newcastle et Steamers.	J. Johnston	A pied	3	1	Saison, 1872	10 00
New River et Prescott's Mills.	J. E. Knight	En voiture	3	6	12 mois	45 83
Newtown et Sussex Vale.	A. McLean	do	12	2	12 do	140 00
North Joggins et Sackville.	W. McHaffey	do	17	1	12 do	60 00
Norton, Station de, et Springfield.	W. Kellier	do	9 3/4	3	12 do	112 48
Oromocto et Waasis Station de.	F. McLean	do	6	12	12 do (ms. l'année).	314 00
Osekeag et St. Martin's.	T. Brown	do	30	1	12 mois	180 00
Penobscuis Station de, et Salmon River.	A. Martin	do	31	1	12 do	127 00
Petersville et Welsford.	F. Woods	do	10	2	2 do	15 97
do	J. Burton	do	10	2	9 do	73 50
Pisarinco et Spruce Lake.	T. Dean	do	8	1	15 do	32 00
Pleasant Ridge et St. Stephen.	Hardy & Bridges	do	29	1	12 do	160 00
Point du Chêne et Shediac.	W. J. Hamington.	do	2	6	Saison, 71-72	18 00

ETAT No. 2, B.

DETAIL de tous les paiements opérés pour le transport des malles au Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine	Période.	Montant.
Port Elgin et Shediac	W. Carpenter	En voiture	28	3	9 mois ..	\$ cts. 210 00
Richmond Corner et Watson Settlement	J. Watson	do	13	1	12 do ..	52 00
River de Châte et Upper Kent	A. Hawthorn	do	2	2	12 do ..	30 00
St. Andrews et St. George	C. C. Bridges	do	22	6	1 do ..	40 00
St. Andrews, St. George et St. Stephen	do	do	55	5 & 6	11 do ..	1,100 00
St. Andrews et St. Stephen	do	do	do	do	Voyag. spéc.	45 00
St. George et St. John	Meade & Boone	do	45	6	12 mois ..	1,370 00
St. George et Second Falls	W. Bowden	do	9	2	7 do ..	46 08
do do	J. C. Pratt	do	9	2	5 do ..	33 33
St. James et St. Stephen	Hardy & Bridges	do	20	1	12 do ..	140 00
St. John and Letter Boxes, et Railway Station	J. Keatley	do	do	12	do	do
St. John St. Martin's et Salmon River	W. Ingram	do	71	6 & 1	12 do ..	438 00
St. John et Sussex Vale	G. McEwen	do	43	1	12 mois ..	260 00
St. Patrick et Stephen	Hardy & Bridges	do	18	1	1 do ..	15 00
St. Stephen et The Ledge	S. McClinton	do	4	3 & 2	12 do ..	50 00
St. Stephen et Calais, U. S.	Hardy & Bridges	do	1	6	12 do ..	83 25
do do	J. A. Grant	do	1	6	1 do ..	5 00
Sackville et Amherst, N. S.	B. Estabrooks	do	10	do	Voyag. spéc.	30 00
do do	C. G. O. Chipman	do	10	do	do	10 00
do do	R. W. Chipman	do	10	do	do	35 00
Sackville et Upper Sackville	A. Dixon	do	4	3	12 mois ..	78 40
Salt Springs et Sussex Vale	G. McEwen	do	16	1	12 do ..	80 00
Sheffield et Steamers	J. McGowan	A pied ou en voit.	do	12	Saison 1872.	10 00
Sheffield et Upper Gaspereaux	J. E. Simmons	En voiture	52	2	11 mois ..	523 33
do do	T. P. Upton	do	52	2	1 do ..	47 75
Sheffield Academy et Steamers	W. Barker	A pied ou en chal.	do	12	Saison 1872.	10 00
Sprague's Point, Springfield et Tennant's Cove	J. Kellier	En voiture	20	2 & 1	12 mois ..	80 00
Sussex Corner et Sussex Vale	H. McMonagle	do	2	6	12 do ..	60 00
Upper Gagetown et Steamers	W. Chase	A pied ou enchal.	do	12	Saison 1872.	10 00
Upper Sheffield et Steamers	S. B. Taylor	do	do	12	do ..	10 00
Woodstock et Houlton, U. S.	R. Orr	En voiture	14	6	12 months ..	100 00
						\$38,810 43

A. CAMPBELL,

Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

ETAT No. 2, E.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles au Nouveau-Brunswick pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

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

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Bloomfield et Station du ch. de fer.	N. Wetmore.....	En voiture.....	3	12	12 mois ..	\$ 30 00
Boundary Creek et do	M. D. Harris....	A pied.....	3	12	12 do ..	20 80
Dorchester et do	S. W. Fingley....	En voiture.....	3	12	12 do ..	50 00
Fredericton et do	J. G. Byrne.....	do	tel q			
			req.	1	12 do ..	220 32
Hammond River et do	W. W. Dodge....	do	6	12	do ..	20 00
Moncton et do	G. Ross.....	do	12	12	(m. l'am.)	67 00
Patterson Settlement et do	J. B. Hoyt.....	do	3	2	12 mois ..	39 00
St. Andrews et do	G. Coles.....	do	3 1/2	6	12 do ..	78 00
St. Jean et do	M. Blackall....	do	3		Voyage spé.	28 00
St. Jean et do	J. Howe.....	do	3		do	40 51
St. Jean et do	J. Keatley.....	do	3 1/2	tel q		
			req.	12	et arrérég.	252 00
St. Stephen et do	W. E. Springate.	A pied.....	1 1/8	6	12 mois ..	32 00
Sackville et do	J. Dixon.....	En voiture.....	1	12	12 do ..	100 00
Shediac Road et do	J. Rodgeron....	do	1 1/2	3	12 do ..	26 00
Westmoreland Point & do	H. Lowerison....	do	1	6	3 do ..	22 50
Woodstock et do	Glidden and Gilman ..	do	1 1/2	6	12 do ..	60 00
						\$1,086 13

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, C.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles au Nouveau-Brunswick pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES PAR BATEAUX A VAPEUR ET BATIMENTS A VOILE.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ cts.
Campo Bello et Grand Manan.....	A. Ingersoll	25	1 & 2	9 mois ..	300 00
Campo Bello et St. André	J. Rice.....	17	2	12 do ..	350 00
Fredericton et St. Jean	Small et Hatheway.	85	3	Saison 1872.	175 00
do do	E. Lunt et Fils:....	85	3	do ..	175 00
Grand Manan et St. André.....	J. A. Pettes.....	42	1	3 mois ..	175 00
St. Jean, Digby, E. U., et Annapolis, E. U.	Small et Hatheway.	45&13	3	12 do et arrér	5,331 48
St. Jean, Portland, E. U., et Boston, E. U.	Cie. d'Express de l'Est.....			voyage spé.	167 34
				Total....	\$6,673 82

A. CAMPBELL,
Maître Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, C.—Détail de tous les paiements opérés et des dépenses faites pour le transport des malles au Nouveau-Brunswick pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine	Période.	Montant.
					\$ cts.
Fredericton et Fredericton Junction.....	Fredericton Ry. Cie..	22	12	3 mois ..	210 00
St. André, St. Stephen, Woodstock et Houlton, E.-U.....	N. B. & C. do	121	3 & 6	15 do ..	3,051 64
St. Jean, Fredericton et Ste. Croix.....	E. & N. A do (ouest)	113	6&12	15 do ..	8,269 97
St. Jean et Shediac, et Amherst, E.-U.....	do do (est) et I. C. ch. de fer..	149	6	12	6,878 34
				Total....	\$18,409 95

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT. No. 2, C.—*Fin.*

DETAIL de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, pour serrures, etc., au Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Noms des fabricants.	Détail des déboursés.	Montant.
R. Malcom	Serrures à rivet et cachets	\$ cts. 84 02
T. R. Jones et Cie	Mise en sacs	436 26
R. et T. Findlay	Fabrication et réparation de sacs de malle	305 45
Thos. Paisley	Fabrication de sacs de malle	233 37
T. O'Connor	Réparation de sacs de malle	3 75
F. W. King	Étiquettes de cuivre	48 00
	Total	\$1,110 85

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTED,
Comptable.

ETAT No. 2, D.

DETAIL de tous les paiements opérés pour le transport des malles à Manitoba, pendant l'année expirée 30 juin 1873.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						cts.
Eagle Nest et Fort Garry en bas.....	J. Monkman....	A chev. ou en voit.	11	1 & 2	12 mois	164 50
Fort Garry et Fort Garry en bas.	G. Tait	do	19	2	12 do	375 00
Fort Garry et Palestine.....	C. Tait	En voiture	97	1	9 do	765 83
Fort Garry et Pembina, E. U. do	R. Goulet.	do	65	3	5 $\frac{1}{2}$ do	698 36
	Blakeley & Carpenter	do	65	3	12 do	3,120 00
Fort Garry et Pointe du Chêne...	J. B. Desautels dit Lapointe ..	A chev. ou en voit.	80	1	12 do	300 00
Fort Garry et Portage la Prairie..	C. Tait	do	59	1	3 do	150 00
Fort Garry en bas et St. Pierre..	C. Sinclair	do	8	1	1 $\frac{1}{2}$ do	6 00
Pointe de chêne et Pt. au Peuplier.	L. de Laronde...	do	37	ftly	6 do	75 00
Palestine et Portage la Prairie...	T. Cody	En voiture.....	38	1	3 do	117 00
					Total...	\$5,771 69

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

RAPPORT No. 2, E.

DETAIL de tous les paiements opérés pour le transport des malles à la Colombie-Anglaise, pendant l'année expiré le 30 juin 1873.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Periode.	Montant.
Barkerville et New Westminster.	F. J. Barnard..	Dilig. ou vapeur.	485	1et2	9 mois...	\$ ets. 16 200 00
Barkerville et Yale.....	do	Diligence.....	385	1	3 do	5,500 00
Burrard's Inlet et New Westminster.	Indian "Tom"...	A pied.....	9	.....	1 voyage...	2 00
Burrard's Inlet et New Westminster.	J. Thompson....	do	9	telq req.	2 mois...	72 00
Burrard's Inlet et New Westminster.	W. R. Lewis....	Diligence.....	9	6	12 do	300 00
Cache Creek et Kamloops.....	H. Wootton....	Facultatif.....	47	telq req.	22 mai au 26 juin 1872.	36 00
do do	J. McKenzie....	do	47	do	1½ mois...	42 00
Cache Creek, Okanagan et Okanagan Mission.....	F. J. Barnard....	do	116	1 et 1/2	do	2,084 67
Cache Creek, Okanagan et Okanagan Mission.....	A. Vance.....	do	116	1 & 1/2	do	500 00
Station de Lillooet.....	A. Ferguson....	do	47	1	3 do	312 50
Equinox et Victoria.....	J. T. Howard....	En voiture.....	3½	12	9 do	465 00
do do	J. W. Williams..	do	3½	12	3 do	93 50
French Creek et Seymour.....	Indian "Marshall"	A pied.....	.....	.....	1 voyage...	10 00
do do	T. J. Robertson..	A chev. ou à pied	457	.....	2 do	600 00
do do	J. Wardle.....	do	457	.....	1 do	300 00
do do	J. Johnston.....	A chev. ou à pied	522	.....	2 do	600 00
do do	do	do	597	telq req.	1 mois 13 jrs.	300 00
do do	C. Brafield.....	do	597	.....	1 voyage...	25 00
Lytton et Nicola Lake	J. Clapperton...	A chev. ou à pied	45	t. les	15 j. 9 mois	360 00
do do	W. A. Mickle....	do	45	do	3 do	120 00
Maple Bay et Somenos.....	A. R. Kier.....	do	7	2	4 do	33 33
Matchosen et Victoria.....	J. Parker.....	A cheval.....	25	1	12 do	297 50
New Westminster et les steamers.	V. B. Tait.....	A pied.....	100	telq req.	8 do	10 32
do do	J. A. Gardiner..	A chev. ou à pied	350	men	6 do	1,250 00
do do	E. Sylvester....	do	350	.....	3 voyages...	900 00
do do	J. W. Williams..	En diligence.....	24	1	12 mois...	287 50
Salt Springs' Island et le qual.	T. C. Parry.....	A pied.....	2½	4	21 juil. '71, au 30 juin 1873.	194 56
Sooke et Victoria	M. Muir.....	A cheval.....	26	1	11 mois...	275 00
Victoria et les steamers	W. McDowell....	En voiture.....	.....	.....	.....	77 50
do do	R. W. Savage...	do	.....	telq req.	15 do	16 25
do do	W. A. Franklin..	do	.....	telq req.	3 do	11 25
					Total ...	\$31,475 88

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maitre-général des Postes.

DÉTAILS de tous les paiements opérés pour le transport des malles à la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin, 1873.—*Suite.*

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

Name de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
New Westminster et Yale.....	Fleming et Parsons...	100	2	3 mois...	\$ 900 00
Victoria, Nanaimo et Comox.....	Steamer du Gouvern.	55 et 74	1 et 15 jrs.	12 do ..	3,980 00
do do	J. Spratt.....	55 et 74	.....	5 voyages..	568 08
Victoria et New Westminster.....	J. A. Grahame.....	75	.....	87 do	3,915 00
Victoria et Olympia, E.U.....	E. A. Starr.....	185	1 et 2	12 mois....	5,000 00
Victoria et San Juan	R. Prichard.....	25	1	6 voyages..	26 00
Victoria et Skeena	J. A. Grahame	514	.....	17 do	170 00
				Total..	\$14,559 08

A. CAMPBELL,
Maître-général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No. 2, E.—*Fin.*

DÉTAILS des paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., dans la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Noms des fabricants.	Détails des comptes.	Montant.
Cie. de serrures de Westfield.....	Serrures pour sacs de malle	\$ 33 06
R. Malcom	Sacs de malle, cachets pour serrures à rivet.....	152 00
E. B. Marvin	Fabrication et réparation de sacs de malle.....	34 10
W. Newbury.....	Réparation de sacs de malle.....	15 50
	Total.....	\$234 66

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 3. A.

DETAILS des paiements opérés pour laires, etc., dans les provinces d'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 1873.

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
BUREAU DES INSPECTEURS EN CHEF.			
J. Dewé	Inspecteur en chef des bureaux de poste	2,400	00
J. D. Paterson	Assistant-inspecteur des bureaux de poste	800	00
E. H. Fletcher	Commis de 3 ^e classe	540	00
Le H. A. Maingy	Dessinateur temporaire, spécialement employé, 725 $\frac{1}{2}$ heures	362	62
W. B. Snow	do do do 1,084 heures	542	00
DIVISION DE QUÉBEC.			
W. G. Sheppard	Inspecteur des bureaux de poste	2,000	00
A. A. de Gaspé	Commis de 1 ^{ère} classe	1,175	00
O. Frechette	do de 2 ^e classe, promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} janvier 1873	850	00
C. Vohl	do de la 4 ^e classe	420	00
H. Huot	do de 4 ^e classe	480	00
J. Boivin	Messageur	400	00
DIVISION DE MONTRÉAL.			
E. F. King	Inspecteur des bureaux de poste	2,000	00
C. W. Hayden	Commis de 1 ^{ère} classe	1,400	00
F. W. King	do 2 ^e do	855	00
F. J. Logie	do 3 ^e do	740	00
D. Nelligan	do 3 ^e do	700	00
P. Nelligan	Messageur	420	00
DIVISION DE KINGSTON.			
R. W. Barker	Inspecteur des bureaux de poste	1,799	99
J. Meagher	Commis de 3 ^e classe	760	00
Allan Jones	do 3 ^e do	640	00
J. G. Strachan	Commis temporaire, 1 mois et 17 jours	92	00
DIVISION DE TORONTO.			
M. Sweetnam	Inspecteur des bureaux de poste	2,000	00
W. Cuppage	Commis de 1 ^{ère} classe, promu de la 2 ^e classe, 1 ^{er} janvier 1873	1,149	99
G. J. Mason	do 2 ^e do	1,100	00
J. M. McLochlin	do 2 ^e do	940	00
W. E. Griffith	do 2 ^e do promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} janvier 1873	849	99
C. L. Stephens	do 2 ^e do du 1 ^{er} mars 1873, (transféré au bureau de poste d'Ottawa)	333	34
H. W. Jackson	do 3 ^e do	600	00
T. S. Birchall	do 3 ^e do au 30 novembre 1872, (transféré au service de la maille des chemins de fer)	316	66
J. Henderson	do 3 ^e do	620	00
R. E. Chadd	do 3 ^e do du 1 ^{er} au 31 janvier 1873, (transféré au bureau de poste de Toronto)	50	00
A. B. Campbell	do 4 ^e do au 5 juin 1873	352	21
J. Henry	do 4 ^e do du 26 février 1873	102	67
J. Buchan	Messageur	365	00
J. Street	Porteur de malle	480	00

ETAT NO. 3.—Détail des paiements pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et Québec pendant l'année expirée le 30 Juin 1872.

Nom.	Service.	Montant.
DIVISION DE LONDON.		
G. E. Griffin	Inspecteur des postes	2 000 00
G. Cox	Commis de 1 ^{re} classe	1,400 00
H. A. Johnson	do 2 ^e do	1,100 00
A. Thompson	do 2 ^e do	940 00
F. Cronyn	do 3 ^e do	660 00
C. J. N. Shanly	do 4 ^e do au 31 mai 1873 (transféré au service de la malle en chemin de f. r.)	330 00
R. Mercer	do 4 ^e do	360 00
J. W. McLaren	do 4 ^e do du 1 ^{er} mai 1873.	120 00
C. H. Flood	do 4 ^e do du 1 ^{er} juin 1873.	30 00
M. O'Meara	Messenger	365 00
A. Howell	Commis temporaire 1 mois 2 jours.	78 70
F. W. Mathews	Messenger temporaire	78 20
BUREAU DE POSTE DE QUEBEC.—(13 Mois.)		
P. G. Huot	Maitre de poste	2,166 66
R. G. Patton	Assistant-maitre de poste	1,516 00
J. E. Bolduc	Commis de 1 ^{re} classe, surnuméraire	1,300 00
D. Vaughan	Commis de 1 ^{re} classe	1,183 34
J. Grey	do 2 ^e do	1,038 34
B. Lacasse	do 2 ^e do	1,038 34
C. Chamberland	do 2 ^e do	1,038 34
O. Biron	do 2 ^e do	1,038 34
W. Handford	do 2 ^e do	670 00
L. A. Rochette	do 4 ^e do	496 66
F. X. L'Abbé	do 4 ^e do	470 00
W. Henchy	do 4 ^e do au 9 octobre 1872	128 64
F. Gaboury	do 4 ^e do promu de temporaire, 1 ^{er} janvier 1873.	411 00
T. Morrisette	do 4 ^e do do do	411 00
J. G. Poston	do 4 ^e do promu d'aspirant le 1 ^{er} juillet 1872.	385 00
W. White	do 4 ^e do do do	385 00
Z. Gagnon	do 4 ^e do du 17 aout 1872.	314 50
E. Giasson	do 4 ^e do du 1 ^{er} novembre 1872 au 28 février 1873.	120 00
E. English	do 4 ^e do du 1 ^{er} novembre 1872	240 00
R. Bourget	do 4 ^e do du 8 avril 1873	83 00
U. Vezina	Facteur (y compris arrérages)	455 01
J. McClutchy	do do	435 00
N. Giasson	do do	397 17
O. Plamondon	Messenger	433 34
J. Everts	do	425 00
Olivier Plamondon	Facteur de lettres temporaire	339 00
J. E. Lacombe	Porteur de lettres temporaire 51 jours	51 00
W. Anderson	do do 6 mois et 20 jours	201 00
F. Angers	Facteur à St. Roch de Québec	562 08
BUREAU DE POSTE DE MONTREAL.—(13 Mois.)		
E. S. Freer	Maitre de poste	2,166 66
M. Emery	Assistant maitre de poste, et fonctions d'assistant au 1 ^{er} nov. 1872.	1,650 00
J. T. Wright	Commis de 1 ^{re} classe au 10 juin 1873	1,130 56
H. A. Bourret	do do	1,183 34
H. Huddell	do do	1,300 00
J. McKeon	do do	1,191 66
V. Baillargeon	do do	1,083 34

ETAT No. 2, A.—Détail des paiements pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.
BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL.—<i>Suite.</i>		
		\$
		cts.
J. L. Palmer	Commis de 1ère classe, promu de 2e. classes, 1er décembre, 1872 ...	1,091 66
M. Murphy	do 2e.	1,191 66
U. Benoit	do 2e.	1,058 34
L. Malard	do 2e.	1,058 34
F. Fridham	do 2e.	1,015 00
S. Johnson	do 2e. promu de 3ème classes, 1er janvier, 1873.	916 66
A. D'Amour	do 3e.	863 34
T. F. Larseneur	do 3e.	863 34
T. Forsyth	do 3e.	863 34
D. Robinson	do 3e.	863 34
H. A. Lemieux	do 3e.	820 00
W. Fenton	do 3e.	820 00
J. St. Amour	do 3e.	756 66
J. C. Simms	do 3e.	756 66
J. O'B. Scully	do 3e.	756 66
D. O'Connor	do 3e.	733 34
F. X. Beauregard	do 3e.	733 34
L. Pepin	do 3e.	733 34
J. J. Drew	do 3e.	693 34
O. Clement	do 3e.	733 34
A. Loftus	do 3e.	733 34
T. Desnoyers	do 3e.	733 34
H. Goyette	do 3e.	733 34
B. Muyer	do 3e.	650 00
F. X. Lefebvre	do 3e. promu de 4ème classes, 1er décembre, 1872.	530 00
J. Senez	do 3e. promu de 4ème classes, 1er janvier, 1873	553 34
J. B. A. Daoust	do do do	533 34
R. Duncan	do 4e.	563 34
R. J. Arless	do 4e.	603 34
J. E. Barcelo	do 4e.	430 00
A. E. Auger	do 4e.	606 66
G. Beaudoin	do 4e.	390 00
J. E. Renaud	do 4e. depuis le 27 mars, 1873.	94 84
J. A. Aylmer	do 4e. depuis, et temporairement au, 1er juillet, 1872.	385 00
H. McKenzie	do 4e. do do do	385 00
F. X. Desève	do 4e. depuis le 1er mai, 1873; et aussi temp. depuis le 1er novembre, 1872, au 30 avril, 1873.	219 00
T. Harting	do 4e. depuis le 29 mai, 1873.	32 90
J. McKenzie	Commis temporaire depuis le 1er novembre, 1872, au 30 avril, 1873	180 00
J. Chase	Surveillant des sacs.	438 72
P. O'Reilly	Facteur	606 66
O. Filiatrault	do (y compris arrérages)	631 66
E. C. Dowd	do do	546 66
P. Lapointe	do do	546 66
A. Dufresne	do do	538 33
C. Lefebvre	do do	495 00
J. B. Plante	do do	275 00
J. Melançon	do au 8 février, 1873.	267 85
A. S. Higgins	do (y compris arrérage—amende déduite)	430 00
R. P. Madden	do au 8 mai, 1873 (y compris arrérages)	376 93
J. Beaudoin	do (y compris arrérages)	435 00
F. B. Ménard	do do (amende déduite).	430 00
P. D. Rottot	do do	435 00
L. Lefebvre	do do	435 00
De V. V. de Grande Prè	do (amende déduite)	405 00
A. P. Giroux	do (y compris arrérages)	430 00
A. A. Doray	do do	395 00

ETAT No. 2, A.—Détail des paiements pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.
		\$, cts.
BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL.		
E. D. Skiddy	Facteur, du 6 février 1873.....	144 64
J. Filiatrault	do promu à la levée des boîtes le 1er nov., 1872, et de facteur temporaire du 14 août au 31 octobre 1872....	304 51
L. Derome	do 24 juillet 1872 au 9 janvier 1873, (moins l'amende)....	164 19
A. Larose	do 1er décembre 1872; employé à la levée des boîtes pendant le mois de novembre 1872.....	235 00
E. Benoit	do 5 février 1873.....	145 71
R. Archambault	do 5 mars 1873.....	116 13
J. Callary	do 14 avril 1873.....	77 00
J. Kelly	do 1er mai 1873.....	60 00
P. Callary	do 22 mai 1873.....	39 90
J. Maher	Leveur de lettres au 30 avril 1873.....	320 83
J. Odell	do	359 17
J. Brennan	do	351 66
P. Leahy	do	345 00
J. L'Abbé	do du 1er novembre 1872 au 14 janvier 1873, et employé temporairement à la levée des boîtes, du 1er juin au 31 octobre 1872.....	186 29
P. Brennan.....	do 12 février 1873, et employé temporairement à la levée des boîtes pour 28 jours.....	158 70
C. McCarthy	do 27 mars 1873.....	79 03
P. Paterson.....	Gardien du bureau.....	446 00
M. Mullin	Messenger.....	263 25
J. Thompson	do	435 00
I. St. Amour.....	Gardien de nuit.....	390 00
S. Goivy	Employé temporairement à la levée des boîtes, 7 jours.....	5 64
J. R. Cottret	do do 3 jours.....	2 42
J. Dufresne.....	do do 3 jours.....	2 42
J. Beauchamp.....	do do 63 jours.....	60 27
W. Hazletene.....	do do 3 jours.....	2 42
J. Peltier.....	do do 5 jours.....	4 17
E. Benoit	Gardien de nuit temporaire, 3 nuits.....	3 00
R. Talbot	Journalier et chauffeur temporaire.....	419 40
BUREAU DE POSTE D'OTTAWA—(13 Mois.)		
G. P. Baker	Maitre de poste.....	2,166 66
C. L. Stephens.....	Sous-maitre de poste, du 28 février 1873 (passé inspecteur de bureau à Toronto).....	900 00
F. Hawken.....	do do promu de 2me classe le 1er mars 1873; étant de 3me classe le 1er octobre 1872.....	935 00
H. G. Dunlevie.....	Commis de 1re classe, promu de la 2me classe, 1er octobre 1872.....	1,138 34
F. French	do 2me do	1,038 34
C. S. Scott	do 2me do promu de la 3me classe, 1er octobre 1872.....	888 34
E. B. Bates.....	do 3me do do 4me do do	623 34
E. S. McDermott.....	do 3me do do 4me do 1er janvier 1873.....	533 34
E. J. O'Connor.....	do 3me do do 4me do do	530 00
C. Shaw	do 4me do	430 00
E. H. Williams.....	do 4me do	390 00
G. W. Baker.....	do 4me do	430 00
F. Roberge	do 4me do	410 00
P. A. Maingy	do 4me do	410 00
J. Smith	do 4me do	390 00
D. B. Gordon.....	do 4me do	390 00
H. Philion	do 4me do	390 00
S. Thompson	do 4me do	390 00
W. O. Mercer	do 4me do	390 00

ETAT No. 2, A.—Détail de toutes les dépenses, pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.—<i>Suite.</i>			
H. S. Shaw	Commis de 4e classe, depuis le 1er novembre 1872	240	00
R. J. McGilton	do do du 24 mars au 30 avril 1873	37	74
A. Smith	do do depuis le 1er mai 1873	60	00
L. F. Cobet	Facteur, jusqu'au 31 décembre 1872 (y compris arrérages)	289	99
V. Daze	do (y compris arrérages)	491	66
B. Huckle	do do	495	00
J. Brown	do depuis le 1er février 1873; aussi facteur temporaire, 94 jours, et messenger temporaire, 14 jours	314	67
T. Hartnedy	Messenger	360	00
J. Berry	Facteur temporaire, 2 jours	3	00
E. Wolfe	Messenger temporaire, 16 jours	24	00
BUREAU DE POSTE DE KINGSTON.—(13 mois).			
R. Deacon	Maitre de poste	1,993	34
W. Shannon	Assistant-maitre de poste	1,191	66
A. Magurn	Commis de 2e classe	1,145	00
J. Kelly	do 2e do	1,038	34
R. T. Burns	do 3e do	863	34
R. Deacon, junr	do promu de la 4e classe, 1er octobre 1872	593	34
H. G. Goodfellow	do 4e classe	453	34
J. Carberry	do 4e do promu de la classe des aspirants, 1er juillet 1872	385	00
W. S. Smyth	do 4e do du 1er juillet 1872; aussi commis-aspirant, du 11 au 30 juin 1872, (transféré du bureau de poste d'Hamilton)	376	67
P. H. Macarow	do 4e do depuis le 20 mars 1873	101	61
P. Lindsay	Facteur (y compris arrérages)	600	00
J. G. Strachan	do depuis le 10 février 1873	187	14
H. Dunbar	Messenger	375	00
BUREAU DE POSTE DE TORONTO.—(13 mois).			
J. Leslie	Maitre de poste	2,166	66
G. H. Backas	Assistant-maitre de poste	1,625	00
J. H. Davis	Commis de 1re classe	1,300	00
J. Carruthers	do 1re do	1,241	66
A. Cooper	do 2e do	1,168	33
A. Langley	do 2e do	1,168	33
A. Corke	do 2e do	1,191	66
A. Barley	do 2e do (suspendu du 16 novembre au 31 décembre, 1872)	954	16
J. Forsyth	do 2e do (y compris arrérages)	1,055	00
P. Hynes	do 2e do jusqu'au 31 décembre 1872	525	00
A. Harstone	do 2e do promu de la 3e classe, 1er juillet 1872, (moins les amendes)	952	09
J. Moerschfelder	do 2e do promu de la 3e classe, 1er janvier 1873	820	00
H. F. Falkiner	do 3e do (moins les amendes)	779	58
D. P. Ross	do 3e do (moins l'amende)	819	50
W. Wright	do 3e do	820	00
W. London	do 3e do (y compris arrérages)	773	34
A. Webber	do 3e do	753	34
R. E. Chadd	do 3e do depuis le 1er 1873, (transféré du bureau des inspecteurs de Toronto)	250	00
B. Bascom	do 3e do promu de la 4e classe, 1er janvier 1873	510	00
B. M. Armstrong	do 3e do do (y compris arrérages)	611	66

ÉTAT No. 2, 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>				
J. Monaghan	Commis de 3e classe,	promu de la 4e classe, 1er janvier, 1873 (y compris arrérages)	611	66
B. Langley	do 3e	promu de la 4e classe, 1er janvier 1873 (y compris arrérages)	611	66
C. Beatty	do 4e	jusqu'au 20 mars 1873 (transféré au service des malles sur chemins de fer)	289	36
J. A. Brodie	do 4e	jusqu'au 28 février 1873	375	00
P. Ross	do 4e		473	32
A. Beatty	do 4e	(moins l'amende)	432	34
W. Crocker	do 4e	depuis le 27 juin 1872	364	00
J. F. O'Reilly	do 4e	depuis le 16 juillet 1872	345	48
A. T. Middleton	do 4e	promu de la classe des aspirants, 1er juillet 1872	385	00
R. Winstanley	do 4e	do do	385	00
C. T. Bell	do do	depuis le 1er juillet 1872; aussi commis aspirant, du 1er au 7, et du 24 au 30 juin 1873.	371	66
W. E. Bennett	do 4e	promu de la classe aspirants, 1er juillet 1872.	385	00
H. H. Crocker	do 4e	do do (m. l'a.)	384	00
A. Rains	do 4e	do do	385	00
E. W. Riddell	do 4e	depuis le 12 février 1873, aussi commis temporaire, 3 mois, 26 jours	235	12
W. McPherson	do 4e	depuis le 12 février 1873; aussi commis temporaire, 1 mois et 18 jours	178	67
A. J. O'Malley	do 4e	depuis le 22 février 1873	127	50
J. Duffy	do 4e	depuis le 12 mars 1873	109	36
E. Griffith	do 4e	do	109	36
W. J. Smith	do 4e	depuis le 12 avril 1873 (moins l'amende)	78	00
R. Stephens	Surintendant des facteurs, jusqu'au 6 décembre 1872.		314	03
J. McCloskey	Facteur		476	66
J. Ross	do	(y compris arrérages)	631	66
J. Alston	do	do	633	34
J. Bazeley	do	do	633	34
J. Clode	do	do	598	34
J. Hudson	do	do	598	34
T. Roddy	do	jusqu'au 21 juin 1873 (suspendu du 15 mars au 24 avril 1873; y compris arrérages; moins l'amende)	441	33
J. Longhead	do	jusqu'au 30 juin 1872	26	66
J. M. Shannon	do	(y compris arrérages)	435	00
W. Foster	do	depuis le 20 juin 1872; aussi facteur temporaire, 6 jours	379	99
W. Green	do	depuis le 1er septembre 1872; aussi facteur temporaire pour 1 mois et 20 jours, et percepteur de lettre temporaire, 16 jours	391	50
T. Crotty	Percepteur des lettres		372	04
P. Stewart	do		335	00
J. Callaghan	Gardien, jusqu'au 30 novembre 1872.		190	00
H. Seymour	do	depuis le 18 novembre 1872; aussi percepteur des lettres, 43 jours	289	13
J. Hodgkinson	Portier		433	34
R. Kirk	Assistant portier, depuis le 7 avril 1873; aussi portier temporaire, du 26 mars au 5 avril 1873.		96	50
E. Cook	Facteur temporaire, 1 mois et 15 jours.		63	00
C. Garde	do	de 2 mois et 2 jours; aussi portier temporaire, 7 mois et 19 jours.	381	75
E. A. Dickenson	Commis temporaire, 20 jours		30	00
J. W. Leslie	do	22 jours	33	00
J. Wilson	Facteur temporaire, 1 mois 11 jours		43	75
J. Snook	do	5 mois 23 jours	186	25
J. Kells	do	5 jours	7	50
R. Taylor	do	3 jours	3	00
J. Kekewick	do	24 jours	30	00

ETAT No. 2, A.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'an. expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
BUREAU DE POSTE DE TORONTO.— <i>Suite.</i>			
		\$	cts.
J. Jones	Facteur temporaire, 17 jours	21	25
E. Oliver	do do 3 mois 14 jours	112	50
E. Battick	do do 3 mois 21 jours	106	25
C. H. Peachy	Percepteur de lettre temporaire, 5 jours	6	25
BUREAU DE POSTE DE HAMILTON—(13 mois.)			
F. E. Ritchie	Maitre de poste	2,166	66
H. Colbeck	Assistant maitre de poste	1,300	00
C. Howard	Commis de 2e classe	1,191	65
A. Crisp	do 2e do	1,191	65
H. A. Eager	do 2e do	1,058	34
J. B. Eager	do 2e do	1,058	34
G. H. Armstrong	do 2e do	1,058	34
T. Burns	do 2e do (y compris les arrérages du 1er juillet 1871)	1,216	65
J. Gordon	do 3e do	776	65
R. Kelly	do 3e do du 1er août 1872, (transféré au service de la malle des chemins de fer)	630	00
G. H. Mathews	do 4e do	453	34
G. H. Bull	do 4e do promu de la classe des aspirants, 1er juil. 1872.	425	00
H. O. Chisholm	do 4e do du 1er janvier 1873; aussi temporaire du 22 juillet au 31 décembre 1872.	339	67
T. E. Harbottle	do 4e do du 1er novembre 1872; aussi temporaire du 1er juillet au 31 octobre 1872.	339	67
H. D. G. Armytage	do 4e do du 10 mars 1873	111	29
A. C. Crisp	do 4e do du 24 mars 1873	97	74
J. C. Dempsey	do 4e do du 1er avril 1873	90	00
D. J. McQueen	Aspirant, jusqu'au 4 juillet 1872	28	87
W. S. Smyth	Commis aspirant, jusqu'au 30 juin 1872, (transféré au bureau de poste de Kingston)	8	33
A. W. Burns	Messenger, au 31 juillet 1872, (transféré au service de la malle sur les chemins de fer)	68	33
J. McKeiver	do du 1er août au 31 décembre 1872	125	00
T. Berry	do du 1er janvier 1873	150	00
BUREAU DE POSTE DE LONDON—(13 mois.)			
L. Lawless	Maitre de poste	1,993	34
R. J. C. Dawson	Assistant maitre de poste	1,300	00
J. Gordon	Commis de 2e classe	1,058	34
J. D. Sharman	do 2e do	1,058	34
H. D. Dalton	do 2e do	995	00
J. J. Ross	do 2e do du 1er mai 1873, (transféré du service de la malle sur les chemins de fer)	183	33
J. Hunter	do 3e do	733	34
J. McLaughlin	do 3e do	733	34
R. F. Mathews	do 3e do	733	34
T. J. O'Meara	do 4e do	430	00
E. Wilson	do 4e do	430	00
W. Blair	do 4e do	390	00
J. Ward	do 4e do	390	00
F. J. Osborne	do 4e do du 1er juillet 1872.	360	00

ÉTAT No. 2. A.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
SERVICE POSTAL PAR VOIE DE MER.			
W. F. Bowes	Commis de 1ère classe des malles océaniques.....	800	00
S. T. Green.....	do 1ère do do	733	34
F. Barlee.....	do 1ère do do	800	00
J. Ferguson.....	do 1ère do do	600	00
J. O'Hara.....	do 1ère do do	585	00
B. F. Campbell.....	do 1ère do do	480	00
C. H. E. Tilstone.....	do 2e do do	360	50
SERVICE DES MALLES SUR LES CHEMINS DE FER. <i>(Malles étrangères.)</i>			
T. O. Butler.....	Commis des malles étrangères, y compris service de nuit	1,052	90
R. McGillivray.....	do do au 31 août 1872.....	183	34
M. Malene.....	do do	1,100	00
SERVICE DES MALLES SUR LES CHEMINS DE FER. <i>(Malles de l'intérieur.)</i>			
J. L. Antil.....	Commis de 1ère classe des malles, y compris service de nuit.....	1,191	97
J. Bayley.....	do 1ère do do do do promu		
	de la 2e classe, 1er décemb. 1872.	1,106	35
A. Carruthers.....	do 1ère do do do y compris service de nuit.....	1,035	78
N. W. H. Curtis.....	do 1ère do do do	960	00
J. F. Fenwick.....	do 1ère do do y compris service de nuit, promu		
	de la 2e classe, 1er déc. 1872....	936	12
A. Kerby.....	do 1ère do do do pro. de la 2e classe, 1er déc. 1872.	928	24
A. McCarthy.....	do 1ère do do do y compris service de nuit.....	1,239	35
A. G. McWhinney.....	do 1ère do do do	985	10
W. Matthews.....	do 1ère do do do	995	60
H. A. Murphy.....	do 1ère do do do y compris service de nuit.....	1,224	10
A. J. Patton.....	do 1ère do do do promu de la 2e classe, 1er décembre 1872 (moins l'amende).....	875	40
P. Purdon.....	do 1ère do do do	1,004	50
B. D. Rorison.....	do 1ère do do do	997	70
D. A. Ross.....	do 1ère do do do y compris service de nuit.....	1,073	80
A. G. Saunders.....	do 1ère do do do	1,006	60
W. Sheppard.....	do 1ère do do do y compris service de nuit.....	988	32
A. Somerville.....	do 1ère do do do promu de la 2e classe, 1er décembre 1872.....	975	12
J. D. Thompson.....	do 1ère do do do	991	20
A. Walmsley.....	do 1ère do do do y compris service de nuit	1,075	80
J. G. Wright.....	do 1ère do do do	1,005	60
J. Wynn.....	do 1ère do do do	992	40
W. C. Ashdown.....	do 2e do do do y compris service de nuit.....	774	32
W. Beatty.....	do 2e do do do do	1,026	71
N. A. Beaudet.....	do 2e do do do do	741	28
J. O. Bennett.....	do 2e do do do do	914	71
J. O. Benoit.....	do 2e do do do do	685	18
T. S. Birchall.....	do 2e do do do du 1er décembre 1872 (transféré		
	du bur. des inspect., Toronto).	523	81
E. Blondeau.....	do 2e do do do y compris service de nuit.....	725	63
F. Briegel.....	do 2e do do do do	923	50
G. A. Burnham.....	do 2e do do do do	1,032	66
W. F. Burnham.....	do 2e do do do	745	40
G. F. Burns.....	do 2e do do do y compris service de nuit.....	861	90

ETAT No. 2, A.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario, et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
SERVICE DES MALLES SUR LES CHEMINS DE FER.—<i>Suite.</i>			
W. Butler.....	Commis de malle de 2 ^{me} classe, y compris service de nuit.....	\$ 1,039	cts. 58
J. P. Chillas.....	do 2 ^e do promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} janvier 1873.....	604	68
T. A. Corbett.....	do 2 ^e y compris service de nuit.....	740	76
A. Couillard.....	do 2 ^e au 30 sept. 1873.....	200	00
H. J. Cousins.....	do 2 ^e	756	40
W. T. Cox.....	do 2 ^e	689	40
A. Denis.....	do 2 ^e y compris service de nuit.....	875	41
J. Deslauriers.....	do 2 ^e do	766	13
F. C. Dettmers.....	do 2 ^e do	847	95
L. N. Dionne.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} Sept. 1872, y compris service de nuit.....	693	48
W. D. Edgar.....	do 2 ^e	678	20
J. Egan.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} janvier 1873; y compris service de nuit (m. l'amende). do	612	20
C. Ermatinger.....	do 2 ^e	693	80
T. J. Essex.....	do 2 ^e	761	90
A. Findlay.....	do 2 ^e y compris service de nuit.....	830	45
C. Fisher.....	do 2 ^e	680	40
W. H. Flood.....	do 2 ^e	767	70
J. Friel.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} déc. 1872.....	620	40
E. Gordon.....	do 2 ^e	759	00
W. J. Jarvis.....	do 2 ^e	681	70
Albert Jones.....	do 2 ^e promu de la 2 ^e classe, 1 ^{er} déc. 1872, y compris service de nuit.....	673	35
G. Jones.....	do 2 ^e do	1,029	08
M. E. Kelly.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} janv. 1873, y compris service de nuit.....	613	38
R. Kelly.....	do 2 ^e du 31 juillet 1872. (transféré au bureau de poste d'Hamilton).....	53	33
G. Lapointe.....	do 2 ^e	730	26
C. Lefebvre.....	do 2 ^e y compris service de nuit.....	944	34
E. Lefebvre.....	do 2 ^e do	855	85
T. McCormick.....	do 2 ^e do	908	02
A. Menzies.....	do 2 ^e do	923	37
J. L. Mercier.....	do 2 ^e do	814	64
F. H. Mickleburgh.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} déc. 1872, y compris service de nuit.....	609	06
W. Mitchell.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} déc. 1872, y compris service de nuit.....	611	17
W. Murphy.....	do 2 ^e do	1,014	63
W. Noble.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} janvier 1873, y compris service de nuit.....	640	96
W. D. O'Brien.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} mars 1873.....	560	00
R. Peden.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} janvier 1873.....	606	30
P. Penrock.....	do 2 ^e	800	00
J. J. Ross.....	do 2 ^e au 30 avril 1873, (transféré au bureau de poste de London).....	666	67
G. V. Salter.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} décembre, 1872; y compris service de nuit.....	608	07
J. Saulter.....	do 2 ^e do	1,136	43
L. Sewell.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} août, 1872, (moins l'amende).....	680	80
G. A. Shaw.....	do 2 ^e y compris service de nuit.....	856	64
W. D. Smith.....	do 2 ^e au 28 janvier 1873, y compris services de nuit, (suspendu du 3 novembre au 11 décembre 1872).....	361	72
P. J. Treahy.....	do 2 ^e y compris service de nuit.....	853	67
F. Tyner.....	do 2 ^e do	850	13
J. Vallée.....	do 2 ^e do	905	40
C. Way.....	do 2 ^e do	697	54
E. Webb.....	do 2 ^e promu de la 3 ^e classe, 1 ^{er} sept. 1872, y compris service de nuit.....	776	34

ÉTAT No. 3A.—Détail de toutes les dépenses pour salaires, etc., dans les provinces d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.
SERVICE DE LA MALLE SUR LES CHEMINS DE FER.—<i>Suite.</i>		
C. J. Winstanley	Commis de malle de 2e classe promu de la 3e classe, 1er sept., 1872, y-compris serv. de nuit (m. l'am.).	\$ 704 67
J. Yorick.....	do 2e	646 60
J. D. Anderson	do 3e	532 60
C. Beatty.....	do 3e du 21 mars 1873, (transféré du bureau de poste de Toronto	160 59
C. Beaudoin.....	do 3e du 2 mai 1873	93 70
D. Blondeau	do 3e y-compris service de nuit.....	532 62
R. R. Brough	do 3e	515 80
A. W. Burns	do 3e du 1er août 1872, (transféré du bureau de Poste d'Hamilton.....	440 00
L. V. Byrne.....	do 3e service de nuit y-compris (m. les am.) du 1er nov. 1872, au 30 avril 1873, y compris service de nuit ; aussi commis temporaire du 7 août au 31 oct. 1872	352 25
E. Conroy	do 3e du 1er décembre 1872.....	311 84
J. Dundas.....	do 3e du 14 août 1872.....	514 18
D. Fairman.....	do 3e du 1er nov. 1872.....	346 83
H. Garneau.....	do 3e service de nuit y-compris.....	512 17
T. Gaudry.....	do 3e du 18 fév. 1873, serv. de nuit y compris	235 80
C. Hayden, jun.....	do 3e du 12 fév. 1873, do	239 88
G. F. Herchmer.....	do 3e	481 10
C. Hurlbutt.....	do 3e service de nuit y compris.....	522 02
E. F. Johnson	do 3e do	508 11
S. Jones	do 3e do	575 53
H. J. Kimlin	do 3e (moins l'amende).....	522 60
A. Lachapelle.....	do 3e du 1er août 1872, y-compris service de nuit ; aussi commis temporaire du 1er au 31 juillet 1872.....	515 33
J. S. Leslie	do 3e	519 90
M. Lovitt.....	do 3e y compris service de nuit.....	522 69
S. McLean.....	do 3e do (m. l'amende) ..	540 10
N. McLellan.....	do 3e do	522 00
D. Maloney.....	do 3e du 12 dec. 1872, au 17 mai 1873, (moins l'amende).....	224 44
G. T. Maloney.....	do 3e y-compris service de nuit.....	545 76
H. D. Filion.....	do 3e do	526 62
W. Prest.....	do 3e du 8 juillet au 31 octobre 1872.....	151 56
W. H. Price	do 3e du 1er sept. 1872, y-comp. serv. de nuit .	
R. Pridham	do 3e aussi commis tempor. au 31 août 1872	521 09
J. Rooney... ..	do 3e y compris service de nuit	517 42
C. J. N. Shanly	do 3e du 1er juin 1873 (transféré du bureau des Inspecteurs de London).....	40 00
R. P. Wright	do 3e du 1er avril 1873.....	141 40
L. W. Herchmer.....	Commis temporaire de la malle, 1 mois 14 jours.....	90 00
W. A. Jones.....	do do 3 mois 17 jours.....	151 00
A. Thompson.....	do do	519 30
M. Wright.....	do do 18 jours	27 00
Total.....		\$ 273,693 31

A. CAMPBELL,

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

ETAT No. 3, A.—*Suite.*

Détail des salaires ; allocations pour expédition ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste, à Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Abbott's Corners	19 18	10 00		
Abbotsford	190 97	64 00		
Aberarder	66 53	26 00		
Abercorn	107 48	38 00		
Aberfoyle	139 98	53 65		
Abingdon	61 52	20 00		
Acacia	60 70	16 00		
Acton	663 63	182 00		
Acton Vale	539 84	224 00	32 00	
Adamsville	159 57	42 00		
Adare	86 46	30 00		
Adderley	32 92	12 00		
Addison	91 65	32 00		
Adelaide	103 88	60 00		
Admaston	61 90	22 00		
Adolphustown	87 88	46 00		
Agincourt	86 17	28 00		
Ailsa Craig	977 48	298 00		
Aird	12 37	10 00		
Airlie	15 87	10 00		
Alberton	41 12	30 00		
Albion	474 92	202 00	24 00	
Albury	27 89	14 00		
Aldboro'	243 13	80 00		
Aldershot	37 41	12 00		
Alderville	31 89	14 00		
Alexandria	866 27	244 00	24 00	
Alfred	22 78	8 00		
Algonquin	40 40	16 00		
Allanburg	165 48	66 00		
Allan Park	111 04	53 50		
Allan's Corners	125 47	48 00		
Allan's Mills, (du 1er septembre, 1872.)	4 99	5 83		
Allendale	376 72	98 00		
Allenford	117 52	52 00		
Allensville	78 95	10 00		
Allisonville	68 40	20 00		
Alliston	253 68	82 00		
Alloa	28 33	14 00		
Allumette Island	136 94	54 00		
Alma	203 96	82 00		
Almira	54 83	16 00		
Almonte	1,926 88	514 00	40 00	60 00
Alport	23 67	16 00		
Aiton	205 42	56 00		
Altona	75 16	22 00		
Alvanley	21 29	18 00		
Alvinston	174 25	28 00		
Amberley	185 11	38 00		
Ambleside	62 39	10 00		
Ameliasburg	182 50	58 00		
Amherstburg	1,198 17	354 00		40 00
Amiens	24 96	10 00		
Ancaster	547 06½	218 00		
Ancienne Lorette	58 48	16 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste, Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.		Salaires.		Allocations pour expéditions.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Anderson	50	82	14	00				
Anderson's Corners, (ci-devant Six Mile Cross.)	25	18	10	50				
Ange Gardien (5 trimestres)	43	10	17	50				
Ageline, (du 1er janvier, 1873)	3	15	2	50				
Angers	51	89	20	00				
Angus	641	10	192	00				
Antrim	35	25	14	00				
Appin	234	11	82	00				
Appleby	61	48	30	00				
Appleton	215	14	78	00				
Apsley	86	76	18	00				
Apto	53	91	24	00				
Arden	42	43	18	00				
Ardoch	37	99	12	00				
Ardree	51	32½	22	00				
Argyle	96	78	28	00				
Arkell	62	29	26	00				
Arkona	690	52	216	00				
Arkwright	166	34	42	00				
Arlington	83	64	36	00				
Armadales	24	92	10	00				
Armagh	38	37	16	00				
Armand	41	63	16	00				
Arnrow	61	54	16	00	4	00		
Arnott	74	99	22	00				
Arnprior	1,819	53	502	00	60	00	40	00
Aros	14	40	10	00				
Arthabaska, Station d'	507	25	164	00				
Arthur	767	80	212	00				
Arundel	15	35	10	00				
Arva	196	45	78	00	25	00		
Ascot Corner	49	27	16	50				
Ashburn	145	66	58	00	16	00		
Ashburnham	158	66	58	00				
Ashdown	111	68	68	00				
Ashgrove	66	93	24	00				
Ashley	32	51	10	00				
Ashton	191	41½	54	00	16	00		
Ashworth	44	87	16	00				
Assametquagan	368	00	94	00				
Aston Station	27	83	12	00				
Atha	57	91	18	00				
Athelstan	195	80	86	00				
Athens	17	48	10	00				
Atherley	149	99½	62	00				
Atherton	31	82	10	00				
Athlone	66	02½	22	00				
Athol, (*discontinuée)	124	80	40	00	46	63		
Attercliffe	101	47	36	00				
Aubigny	40	70	16	00				
Aubrey	17	46	10	00				
Auburn	157	18	58	00				
Audley	43	52	10	00				
Aughrim	66	11	28	00				
Anitsville	296	75	106	00				
Aurora	1,142	17	326	00				40 00

ETAT No. 3 A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocation pour loyer combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste, Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Avening	135 07	40 00		
Avignon	11 26	10 00		
Avoca	48 84	16 00		
Avon	119 22	38 00		
Avonbank	43 68	16 00		
Avonmore	77 47	28 00		
Avonton	50 13	18 00		
Ayer's Flat	173 74	42 00		
Aylmer, Est	964 05	424 00	108 00	60 00
Aylmer, Ouest	1,271 73	448 00		40 00
Aylwin	58 26	24 00		
Ayr, (*y compris arrérages)	816 26	352 00	* 167 00	
Ayton	129 50	37 90		
Baby's Point	24 51	34 00		
Badon	328 64	84 00	24 00	
Bagot	104 66	38 00	16 00	
Bagotville	68 98	46 00	10 00	
Baillargeon	32 47	18 00		
Baillaboro'	140 35	52 00		
Bala	19 43	10 00		
Balderson	75 77	24 00		
Ballantrae	56 06	26 00		
Ballantyne, Station de (depuis le 1er décembre, 1872.)	11 83	3 33		
Ballinacree	113 89	40 00		
Ballycroÿ, (5 trimestres)	88 79	30 00		
Ballyduff	49 19	16 00		
Ballymote	13 59	9 58		
Balmoral	77 12	30 00		
Balsam	86 91	38 00		
Baltimore	246 32	76 00		
Bamberg	41 97	16 00		
Banda	88 70	32 00		
Bandon	13 09	10 00		
Bangor	18 12	9 40		
Bannockburn	36 80	13 00		
Barchois de Malbaie	31 14	14 00		
Bardsville, (depuis le 1er août, 1872.)	8 70	6 67		
Bark Lake	60 71	44 00		
Barnett	42 87	18 00		
Barnston	282 93	84 00		
Barrie	4,645 98½	988 00	144 00	160 00
Barrington	44 65	14 00		
Bartonville	52 24	22 00		
Batchewana, (depuis le 1er août, 1872.)	0 65	6 67		
Bath	468 76½	146 00		
Battiscon	197 26	74 00		
Battiscon Bridge	130 06	114 00	60 00	
Batterssea	105 10	34 00		
Bayfield	502 54	224 00		
Bayham	120 63	44 00		
Bayview, (depuis le 1er février, 1873.)	4 73	1 67		
Beachburg	198 74	86 00	16 00	
Beachville	415 01	156 00		
Bealton	40 71	22 00		
Beamsville	820 15	288 00	48 00	
Beer Brook	109 66	32 00		

ETAT No. 3 A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste, Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions	Allocations pour loyers combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Beatrice.....	24 66	10 00		
Beauharnois.....	683 02	296 00	32 00	
Beaulac.....	11 36	10 00		
Beaulieu.....	41 17	10 00		
Beaumont.....	71 27	30 00		
Beauport.....	160 09	78 00		
Beaurivage.....	97 64	30 00		
Beaverton.....	709 64	258 00	60 00	
Becancour.....	269 68	84 00	48 00	
Bécancour Station, de (3 trimestres).....	100 96	45 00	18 00	
Bécher.....	7 51	10 00		
Bedford.....	378 27	186 00		
Beebe Plain.....	88 98	24 00		
Bégon.....	6 15	10 00		
Belfast.....	98 20	34 00	24 00	
Belford.....	46 98	18 00		
Belfountain.....	30 95	12 00		
Belgrave.....	117 88	50 00		
Belhaven.....	72 93	26 00		
Belle Alodie, (depuis le 1er novembre, 1872).....	13 55	4 17		
Belle Rivière.....	53 95	26 00		
Belleville, (5 trimestres).....	12,235 16	2,627 50	120 00	400 00
Bell Ewart.....	312 79	112 00		
Bellrock.....	38 46	14 00		
Bell's Corners.....	143 22	66 00		
Belmont.....	333 63	102 00		
Belmore.....	152 58	60 00		
Belœil, Station de.....	35 83	16 00		
Belœil, Village de.....	209 31	82 00		
Benmiller.....	64 65	24 00		
Bennie's Corners.....	47 54½	18 00		
Bensfort.....	46 06	18 00		
Bentley.....	52 40	23 50		
Beresford.....	42 03	14 00		
Bergerville.....	85 27	36 00		
Berkeley.....	53 26	16 00		
Berlin, (* y compris arrérages).....	2,808 31	764 00	*325 00	120 00
Berne.....	95 78	42 00		
Bersimis.....	20 50	12 00		
Berthier, en bas.....	123 47	56 00		
Berthier, en haut.....	815 01	330 00	108 00	
Bervie.....	182 95	56 00		
Berwick.....	101 17	34 00		
Bethany.....	326 79	100 00	24 00	
Bethel, (3 trimestres).....	35 25	9 00		
Bewdley.....	48 31	20 00		
Bic.....	342 48	150 00		
Bienville.....	87 53	30 00		
Billing's Bridge.....	100 22½	42 00		
Binbrook.....	133 28	58 00		
Bingham Road, (3 trimestres).....	20 40	7 50		
Birchton.....	84 55	24 00		
Birkhall.....	97 36	32 00		
Birmingham.....	40 04	10 00		
Birr.....	145 42	56 00	12 00	
Bishop's Mills.....	82 09	38 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste, Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite*.

Nom du Bureau de Poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Bismarck.....	33 82	10 00		
Black Bank.....	22 36	10 00		
Black Creek.....	105 23	36 00		
Black Heath.....	31 08	14 00		
Black River, Station de.....	51 37	20 00		
Blair.....	114 16	38 00		
Blairton.....	192 44	54 00		
Blandford.....	33 86	14 00		
Blantyre.....	65 40	26 00		
Blessington.....	32 19	14 00		
Bloomfield.....	249 66	94 00		
Bloomington.....	44 18	14 00		
Bloomington.....	70 16	14 00		
Bloomsburg.....	81 67	34 00		
Bluevale.....	283 82	96 00		
Blyth.....	382 34	114 00		
Blytheswood.....	79 29	26 00		
Bobcaygeon.....	908 57	340 00	48 00	
Bogart.....	21 92	10 00		
Bolingbroke.....	16 54	10 00		
Bolsover.....	87 44	28 00		
Bolton Centre.....	62 59	16 00		
Bolton Forest.....	65 54	26 00		
Bomanton.....	55 98	18 00		
Bonaventure River.....	41 36	15 00		
Bondhead.....	413 24	144 00	72 00	
Bongard's Corners.....	24 59	10 00		
Bookton.....	54 40	20 00		
Bord à Plouffe.....	16 86	32 00		
Borelia, (fermée le 31 juillet 1872).....	37 06	14 00		
Bornholm.....	86 72	20 00		
Boscobel.....	2 95	10 00		
Boston.....	111 42½	44 00		
Bosworth.....	101 65	48 00		
Botany.....	33 01	12 00		
Bothwell.....	1,123 66½	342 00		40 00
Boucherville.....	156 82	72 00		
Boulter.....	49 54	16 00		
Bourg Louis.....	36 92	14 00		
Bowling Green.....	19 26	10 00		
Bowmanville, (5 Trimestre).....	4,441 38	1,202 50	75 00	200 00
Box Grove.....	48 38	20 00		
Boyne.....	57 88	20 00		
Boynton.....	27 91	10 00		
Bracebridge.....	1,097 99	254 00	32 00	
Bradford.....	1,362 89	386 00	2½ 00	40 00
Braemar.....	61 02	24 00		
Braeside, (du 1er octobre 1872).....	91 64	29 88		
Bramley.....	74 34	20 00		
Brampton.....	2,385 62	638 00		120 00
Branchton.....	83 19	28 00		
Brandy Creek.....	42 17	14 00		
Brantford, (5 Trimestre; *y compris arrérages).....	11,420 59	2,415 00	*578 00	350 00
Brechin.....	107 31	32 00		
Brentwood.....	143 05	44 00		
Breslaw.....	127 61	42 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste, Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873—*Suite*.

Nom du Bureau de Poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Brewer's Mills	66 37	28 00		
Brewster	23 48	16 00		
Bridgenorth	53 57	18 00		
Bridgeport	133 48	44 00		
Bridgewater	281 20	98 00	12 00	
Brigham	199 80	44 00		
Bright, (* 1 Trimestr)	240 39	86 00	* 7 00	
Brighton	1,277 81	374 00	240 00	40 00
Brinkworth	32 48	12 00		
Brinsley	53 76	22 00		
Brisbane	59 28	24 00		
Bristol	261 86	90 00	24 00	
Britannia	52 72	18 00		
Britannia Mills	35 81	10 00		
Britonville	23 05	12 00		
Broadlands	55 14	14 00		
Brockton	42 35	14 00		
Brockville, (5 Trimsetre)	8,872 21	2,240 00	600 00	350 00
Brodhagen	21 06	26 00		
Brome	228 06	60 00		
Bromemere	17 66	10 00		
Brompton	19 00	10 00		
Brompton Falls	163 02	52 00		
Bronte	177 97	64 00		
Brookbury	30 76	10 00		
Brooklin	606 60	220 00		
Brooksdale	120 62	36 00		
Brougham	314 82½	140 00		
Broughton	11 76	10 00		
Brownsburg	26 07	10 00		
Brownsville	149 93	52 00		
Brucefield	222 10	78 00		
Bruce Mines	368 49	120 00		
Brudene	94 14	38 00		
Brunner	15 53	10 00		
Brunswick	12 58	10 00		
Brussels, (ci-devant Dingle)	851 89	310 00	12 00	
Bryanston	88 41	32 00		
Bryson, (ci-devant Hargrave)	313 09	66 00		
Buckhorn	116 55	52 00		
Buckingham	823 31	306 97		
Buckland	38 25	12 00		
Buckshot, (du 1er juin 1872)	22 76	8 33		
Bulstrode	24 67	10 00		
Bulwer	52 64	14 00		
Burford	345 71	116 00		
Burgesville	113 45	42 00		
Burgoyne	105 44	34 00		
Burleigh, (fermé le 30 novembre 1872)	32 12	5 00		
Burnbrae	53 42	22 00		
Burnhamthorpe	13 30	16 00		
Burnley	35 14	10 00		
Burns	27 05½	12 00		
Burnstown	86 61	30 00		
Burritt's Rapids	287 18	126 00		
Burtch	35 67	16 00		
Burton	44 96	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, Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Bury's Green.....	19 29	10 00		
Bushfield.....	12 78	10 00		
Bute.....	37 36	18 00		
Buttonville.....	88 57	32 00		
Buxton.....	150 87	50 09		
Byng.....	73 84	22 00		
Byng Inlet.....	166 40	76 00		
Byron.....	81 79	32 00		
Cacouna.....	310 99	188 00		
Cadmus.....	47 16	10 00		
Cæsarea.....	50 81	16 00		
Cainsville.....	146 55	62 00		
Caintown.....	44 60	20 00		
Cairngorm.....	11 93	10 00		
Caistorville.....	97 39½	34 00		
Calabogie.....	13 98	10 00		
Calder.....	17 84	10 00		
Caldwell.....	22 94	10 00		
Caledon.....	219 95	88 00		
Caledon Est.....	159 78	58 00	16 00	
Caledonia Springs.....	112 44	42 00		
Calton.....	20 25	10 00		
Calumet Island.....	55 85	22 00		
Cambay.....	222 13	72 00		
Cambria, (du 1er juillet 1872).....	5 97	7 50		
Camden, Est.....	244 65	80 00	16 00	
Cameron.....	48 48	22 00		
Camerontown, (du 1er mars 1873).....	1 88	0 83		
Camilla.....	86 13	30 00		
Camlachie.....	289 73	60 00		
Campbellford.....	868 48	242 00		
Campbell's Cross.....	117 96	48 00		
Campbellville.....	92 39	42 00		
Campden.....	96 42	26 00		
Canard River.....	7 26	10 00		
Canboro'.....	79 68	24 00	16 00	
Candasville.....	31 61	10 00		
Canfield.....	235 81	82 00	16 00	
Cannifton.....	171 52	72 00		
Canning.....	89 51	38 00		
Cannington, (* \$40 par année).....	688 43	180 00	* 90 00	
Canrobert.....	112 93	46 00		
Canterbury.....	15 47	10 00		
Cantley.....	58 87	26 00		
Canton.....	60 52	30 00		
Cap à l'Aigle, Sub, (y compris le revenu dans Murray Bay).....		20 00		
Cap Chat.....	49 14	10 00		
Cap des Rosiers.....	43 50	16 00		
Cape Cove.....	97 16	38 00		
Capelton.....	69 36	36 00		
Cape Rich.....	39 66	22 00		
Caplin.....	86 76	16 00		
Cap Magdeleine.....	46 89	14 00		
Cap Rouge.....	64 62	24 67		
Cap St. Ignace.....	157 27	58 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste, Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—
Suite.

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Cap Santé.....	108 30	42 00		
Carden.....	71 84	24 00		
Carillon.....	227 35	86 00		
Carleton.....	199 32½	108 00	128 00	
Carleton Place.....	1,311 65	328 00		40 00
Carlingford.....	82 62	28 00		
Carlisle.....	132 95	54 00		
Carlow.....	95 71	30 00		
Carlsruhe.....	97 64	30 00		
Carluka.....	90 90	42 00		
Carnarvon.....	10 30	10 00		
Carnegie.....	12 88	10 00		
Carp.....	147 48	54 00	16 00	
Carronbrook.....	359 26	134 00		
Carrville.....	47 05	20 00		
Carsonby.....	11 49	10 00		
Carthage.....	70 04	22 00		
Cartwright.....	254 59	94 00		
Cascades, (du 1er mai 1872).....	36 98	9 17		
Cashel.....	39 50	16 50		
Cashmere.....	52 59	22 00		
Casselman.....	8 55	10 00		
Castile, (3 trimestres).....	7 44	7 50		
Castlebar.....	85 22½	36 00		
Castleford.....	64 69	30 00		
Castlemore.....	25 77	12 00		
Castleton.....	348 42	126 00		
Cataract.....	47 47	22 00		
Cataraqui.....	172 30	62 00		
Cathcart.....	90 99	38 00		
Caughnawaga, (*discontinué).....	97 38	36 00	*66 00	
Causapsal.....	277 72	132 00		
Cavan, (du 1er mai 1872).....	68 96	23 03		
Cayuga.....	733 68	228 00	16 00	
Cazaville.....	42 89	10 00		
Cedar Grove.....	56 57	20 00		
Cedar Hall, (2 trimestres).....	56 99	21 00		
Cedar Hill.....	36 39	16 00		
Cedars.....	144 09	42 00		
Cedarville.....	36 45	10 00		
Centre Augusta.....	17 17	10 00		
Centreton.....	50 13	16 00		
Centreville.....	163 66	70 00		
Chambly Basin.....	284 38	126 00		
Chambly Canton.....	312 91	104 00	72 00	
Chambord, (du 1er mai 1872).....	20 80	9 17		
Champlain.....	177 67	62 00	10 00	
Chandos.....	29 44	10 00		
Chantelle.....	13 21	10 00		
Chantry.....	32 83	10 00		
Chapman, (du 1er février 1873).....	4 98	1 67		
Charing Cross.....	155 27	42 00	72 00	
Charlemagne.....	117 91	31 00		
Charlesbourg.....	67 82	22 00		
Charleston.....	21 09	10 00		
Charleville.....	14 66	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, Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Chatboro'	27 21	10 00		
Chateauguay	118 60	44 00		
Chateauguay Basin	93 20½	32 00		
Chateau Richer	105 35	49 50	36 00	
Chatham, (5 trimestres)	9,036 40	1,665 00	300 00	250 00
Chatillon	19 16	10 00		
Chatsworth	345 95	102 00	16 00	
Chaudière, moulins des, (du 1er juillet, 1872)	16 09	5 00		
Cheapside	157 22	50 00		
Cheddar, (du 1er janvier, 1873)	3 11	2 50		
Chelsea	504 67	154 00		
Cheltenham	141 61	42 00		
Chepstow	48 99	22 00		
Cherry Creek	15 19	10 00		
Cherry Valley	83 25	30 00		
Cherrywood	69 48	10 00		
Chesley	158 86	48 00		
Chester, (5 trimestres)	117 27	37 58		
Chesterfield	88 25	28 00		
Cheviot	15 76	10 00		
Chichester	81 90	32 00		
Chicotimi	588 62	162 00	32 00	
Chippawa	845 22	320 00		
Chlorydormes	21 58	10 00		
Churchill	57 56	25 00		
Churchville	53 77	24 00		
Chute au Blondeau	80 78	16 00		
Clachan	48 79	13 50		
Clandeboyne, (du 1er janvier, 1873)	4 27	2 50		
Clapham	14 56	10 00		
Claremont	341 29	112 00		
Clarence	214 44	92 00		
Clarence Creek	89 65	24 00		
Clarenceville	318 38	110 00	16 00	
Clarendon Centre	253 79½	82 00		
Clareview	14 11	10 00		
Clarke	252 37	88 00		
Clarksburg	404 64	106 00	20 00	
Claude	135 89	40 00		
Clavering	23 09	10 00		
Clayton	150 77	52 00		
Clear Creek	110 69	42 00		
Clearville	213 54	74 00		
Clifford, (*arrages inclus)	604 73	150 00	*40 00	
Clifton	1,414 58	412 00	200 00	100 00
Clinton	2,436 70	676 00	60 00	80 00
Clontarf	11 62	10 00		
Clover Hill	78 96	30 00	16 00	
Cloyne	53 32	14 00		
Clyde	37 64	13 33		
Coaticook, (* 1 trimestre)	1,833 43	488 00	*10 00	40 00
Cobden	90 59	30 00		
Coboconk, (*1 trimestre)	121 53	22 00	*6 00	
Cobourg, (5 trimestres)	6,384 39	1,600 00	300 00	250 00
Codrington	123 23	40 00		
Colbeck	16 89	10 00		
Colborne	1,089 97	366 00	80 00	40 00

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste, Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Colchester	117 53	48 00		
Coldsprings	122 76	44 00		
Coldstream	86 72	36 00		
Coldwater	278 50	98 00		
Colebrook	91 17	26 00	16 00	
Coleraine	70 09	30 00		
Coleridge, (3 trimestres)	9 74	6 67		
Collinville	55 34	18 00		
Collfield	67 67	26 00		
Collingwood	2,728 95	852 00	240 00	120 00
Collin's Bay	75 67	24 00		
Collin's Inlet	53 80	20 00		
Colpo's Bay	72 32	30 00		
Columbus	264 10	104 00		
Comber	148 43	34 00		
Combermere	100 80	40 00		
Como	61 12	26 00		
Compton, (*2 trimestres)	791 30	352 00	48 00	*20 00
Concord	117 24	56 00		
Conestogo	186 12	58 00		
Coningsby	26 15	10 00		
Connaught, (du 1er février, 1873)	6 58	2 50		
Connor	39 74	12 00		
Conroy	27 54	10 00		
Consecon	309 90	112 00		
Constance	141 36	48 00		
Contrecoeur	108 89	50 00		
Conway	89 58	46 00	16 00	
Cookshire	447 48	136 00		
Cookstown	384 20	148 00	48 00	
Cooksville	196 35	72 00		
Cooper	29 23	12 00		
Copenhagen	32 89½	14 00		
Copetown, (1 trimestre)	47 50	14 50		
Copleston	40 06	10 00		
Corbin	41 56	10 00		
Corinth	43 50	16 00		
Cornwall	2,639 89	732 00	144 00	120 00
Corunna	194 95	76 00		
Côteau du Lac	122 90	46 00		
Côteau Landing	297 86	122 00	48 00	
Côteau Station	99 32	50 00	80 00	
Côte des Neiges	142 61½	46 00		
Côte St. Paul	188 54½	58 00		
Cotswold	60 92	28 00		
Coulson	20 37	10 00		
Courtland	111 49	30 00		
Coventry	57 18	18 00		
Coverley	23 76	10 00		
Covey Hill	74 86	28 00		
Cowal	48 30	14 00		
Cowansville	568 72	194 00		
Craighurst	157 55	54 00		
Craigleith	34 43	16 00		
Craigsholme	58 75	20 00		
Craig's Road Station de	27 72	10 00		
Craigvale	207 33	60 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 d'Ontario et Québec, durant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Cranbourne.....	28 76	10 00		
Cranworth.....	11 70	10 00		
Crawford.....	27 72	10 00		
Credit.....	180 26	68 00		
Crediton.....	147 08	48 00		
Creek Bank.....	33 37	16 00		
Cremore.....	205 85	76 00		
Creighton.....	30 43	12 00		
Cressy.....	64 99	22 00		
Crieff.....	39 95	16 00		
Crinan.....	51 03	22 00		
Crofton.....	20 65	10 00		
Cromarty.....	136 87	44 00		
Cross Hill.....	127 74	48 00		
Cross Point, (3 trimestres).....	74 06	24 00	18 00	
Croton.....	15 36	10 00		
Crowland.....	86 22	28 00		
Croyton.....	59 17	22 00		
Cruickshank.....	14 68	10 00		
Crumlin.....	46 17	18 00		
Crysler.....	139 07	48 00		
Culloden.....	151 42	66 00		
Cumberland.....	238 74	94 31	16 00	
Cumminsville.....	147 56	46 00		
Cumnock, (5 trimestres).....	108 98	35 00		
Curran.....	116 02	40 00		
Cushing.....	172 88	62 00		
Dacre.....	73 59	30 00		
Dallebont.....	92 75	34 00		
Dalesville.....	86 46	28 00		
Dalhousie Mills.....	95 76	36 00		
Dalibaire.....	14 53	10 00		
Dalkeith.....	75 15	24 00		
Dalrymple.....	13 14	10 00		
Dalston.....	87 67	30 00		
Danby, (depuis le 1er novembre, 1872).....	17 32	4 17		
Danford Lake.....	16 00	10 00		
Danforth.....	49 78	24 00		
Danville.....	1,301 54	380 00	32 00	40 00
Darrell.....	30 15	12 00		
Dartford.....	53 88	16 00		
Dartmoor.....	14 89	10 00		
Dashwood.....	61 42	20 00		
Davenport.....	89 97	32 00		
Davisville.....	36 59	12 00		
Dawn Mills.....	163 04	58 00		
Daywood.....	18 08	10 00		
Dealtown.....	41 71	18 00		
De Cawsville.....	86 17	28 00		
Deerdoch.....	9 17	10 00		
Deerhurst.....	43 34	16 00		
Dee Side.....	11 36	10 00		
Delaware.....	371 50	140 00		
Delhi.....	394 80	116 00	32 00	
Delta.....	216 22	88 00		
Demorestville.....	172 90	68 00	12 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Denbigh.....	32 48	14 00		
Denfield.....	34 85	14 00		
Denison's Mills.....	33 62½	12 00		
Deniston.....	39 13	14 00		
De Ramsay.....	29 01	10 00		
Derryville.....	24 60	10 00		
Derry, Ouest.....	34 87	20 00		
Derwent.....	71 41	34 00		
Desboro.....	55 39	18 00		
Deschambault.....	189 84	68 00		
Desert Lake.....	8 94	10 00		
Desmond.....	14 06	10 00		
Détour du Lac.....	65 12	28 00		
Deux Rivières.....	56 09	34 00		
Devizes.....	60 17	24 00		
Devon.....	125 68	46 00		
Dewittville, (* 3 trimestres).....	99 62	34 00	*9 00	
Dexter.....	33 07	14 00		
Diamond.....	33 12	14 00		
Dickens.....	40 58	10 00		
Dickinson's Landing.....	199 27	78 00		
Dillonton, (depuis le 1er décembre, 1872.).....	12 91	3 33		
Dixie.....	66 45	21 00		
Dixon's Corners.....	121 81	36 00		
Dobbinton.....	20 04	10 00		
Dollar.....	23 50	12 00		
Domaine de Gentilly.....	4 75	10 00		
Don.....	28 87	10 00		
Doncaster.....	58 26	12 00		
Donegal.....	41 86	16 00		
Doon.....	150 72	50 00		
Doran.....	18 07	10 00		
Dorchester, Station de.....	116 49	38 00	32 00	
Dorking, (5 trimestres).....	45 58	22 50		
Douglas.....	169 69	50 00		
Douglstown.....	53 73	18 00		
Dover, Sud.....	26 41	10 00		
Downeyville.....	73 34	32 00		
Downsview.....	55 67	24 00		
Drayton.....	516 29	126 00		
Dresden.....	926 85	236 00		
Drew.....	22 52	10 00		
Drew's Mills.....	69 70	12 00		
Dromore.....	124 09	38 00		
Drum.....	15 35	10 00		
Drumbo.....	350 25	110 00		
Drummondville, Est.....	382 24	138 00	16 00	
Drummondville, Ouest.....	783 49	296 00		
Drumquin, (2 trimestres).....	19 28	8 00		
Dryden.....	274 43	117 00		
Duart.....	291 63	90 00		
Dudswell.....	131 95	36 00		
Dufferin.....	75 63	22 00		
Dumblane.....	50 07	12 00		
Dunany.....	17 35	10 00		
Dunbar.....	136 87	57 50		

RAPPORT No. 3, A.—Détail des salaires, allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dunbarton.....	184 09	78 04		
Duncan.....	16 85	10 00		
Duncrief.....	87 67	26 00		
Dundalk.....	117 86	26 00		
Dundas.....	2,677 56	682 00	120 00	120 00
Dundee.....	112 83	34 00		
Dundee Centre.....	61 72	22 00		
Dundela.....	31 70	14 00		
Dundonald.....	47 13	18 00		
Dunedin.....	29 79	10 00		
Dungannon.....	272 42	74 00		
Dunham.....	525 51	262 00	16 00	
Dunkeld.....	128 88	30 00		
Dunnville.....	1,431 10	390 00	72 00	40 00
Dunraven.....	35 53	10 00		
Dunrobin.....	16 30	10 00		
Dunsford.....	63 75	22 00		
Duntroon.....	136 81	56 00		
Dunvegan.....	70 23	34 00		
Durham.....	1,337 18	474 00	96 00	60 00
Dutton, (depuis le 1er janvier, 1873).....	33 95	13 85		
Dwyer Hill, (depuis le 1er Octobre 1872).....	8 85	5 00		
Eagle.....	198 16	66 00		
Eardley.....	58 60	22 00		
East Arthabaska.....	84 44	32 00		
East Bolton.....	57 68.	24 00		
East Broughton, (depuis le 1er juin 1872).....	7 35	8 33		
East Chester.....	27 14	10 00		
East Clifton.....	42 81	18 00		
East Dunham.....	50 86	16 00		
East Farnham.....	176 69½	68 00		
East Hawkesbury, (fermé du 30 novembre, 1872).....	56 95	26 00		
East Hereford.....	9 95	10 00		
East Magdala.....	19 56	10 00		
Eastman's Springs, (depuis le 1er juin 1872).....	9 58	8 33		
Easton's Corners.....	246 79	96 00		
East Oro.....	50 16	16 00		
East Templeton.....	132 26	38 00		
East Williamsburgh.....	35 84	12 00		
Eastwood.....	157 14	60 00		
Eaton.....	274 44	94 00		
Eddystone.....	45 98	14 00		
Eden.....	102 14	34 00		
Eden Mills.....	123 80	44 00		
Edgar.....	105 43	36 00		
Edgecombe.....	17 21	10 00		
Edgely, (depuis le 1er décembre, 1872).....	13 70	3 33		
Edgeworth.....	37 36	16 00		
Edina, (depuis le 1er juillet 1872).....	9 63	7 50		
Edmonton.....	160 68	52 00		
Edwardsburgh.....	392 39	134 00	32 00	
Efingham.....	29 06	12 00		
Egansville.....	483 79½	168 00		
Egbert.....	40 44	12 00		
Egerton.....	36 40	14 00		
Eglington.....	160 12	76 00		

RAPPORT No. 3, A.—Détail des salaires, allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Egmondville	214 99	82 00		
Egremont	93 02	36 00		
Egypte	12 21	10 00		
Elba	28 84	10 00		
Elder	15 60	10 00		
Eldorado	27 28	20 00		
Elfrida	37 69	16 00		
Elgin	144 05	54 00		
Elginburg	88 77	32 00		
Elginfield	66 47	24 00		
Elmville	54 75	18 00		
Elizabethville	38 06	16 00		
Ellengowan	89 47	26 00		
Ellesmere	63 17	28 00		
Elliott	19 23	10 00		
Elm, (depuis le 1er juin, 1872)	11 81	8 33		
Elm Grove	42 04	18 00		
Elmira	636 70	216 00		
Elmvale	80 92	24 00		
Elmwood	78 78	20 00		
Elora	1,856 46	534 00	80 00	80 00
Elphin	47 92	10 00		
Elsinore	53 72	18 00		
Embro	562 60	160 00		
Embrun	66 86	22 00		
Emerald	61 96	26 00		
Emerson, (depuis le 1er janvier, 1873)	8 49	2 50		
Enfield	17 80	20 00		
Enniskillen	243 85	78 00		
Ennismore	68 70	28 00		
Enterprise	120 00	40 00		
Epping	51 18	20 00		
Epsom	91 59	34 00		
Eramosa	62 08	20 00		
Erbsville	11 94	10 00		
Erie	17 13	10 00		
Erin	360 13	144 00		
Erinsville	79 85	30 00		
Ernestown, (depuis le 1er février 1873)	3 33	1 67		
Erroll	19 80	10 00		
Escott	99 01	30 00		
Escuminac, Sub. (Revenu compris dans Carleton)		24 00		
Esquesing	111 44	40 00		
Esquimaux Point, (depuis le 1er août 1872)	6 93	4 17		
Ethel	81 44	22 00		
Etobicoke	126 22	38 00		
Eugenia	129 69	32 00		
Evelyn	44 48	10 00		
Everett	76 75	22 00		
Eversley	70 96½	26 00		
Everton	119 40	38 00		
Exeter	773 81	278 00	24 00	
Fafard	9 91	10 00		
Fairfield	46 35	26 00		
Fairfield, Est	34 97	12 00		
Fairfield Plain	32 90	14 00		
Fairview	26 63	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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu. brut.	Salaires.	Allocations pour expédi- tions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
Falding, (depuis le 1er mars 1873).....	\$ cts. 0 02	\$ cts. 1 67		
Falkenburg.....	31 31	30 00	16 00	
Falkirk.....	101 46	38 00		
Falkland.....	85 71	38 00		
Fallbrook.....	50 40	20 00		
Fallowfield, (depuis le 1er juin 1872).....	23 91	8 33		
Farmersville.....	462 06	156 00		
Farrington.....	15 03	10 00		
Farnboro'.....	18 02	10 00		
Fardon.....	31 20	10 00		
Farnham Centre.....	68 09	24 00		
Farquhar.....	52 42	18 00		
Farran's Point.....	124 88	48 00		
Father Point.....	80 14 ¹ / ₂	30 00	24 00	
Felton, (fermé le 31 août 1872).....	8 30	2 50		
Fenaghvale.....	17 65	10 00		
Fenella.....	20 14	20 00		
Fenelon Falls.....	721 89	208 00		
Fennells.....	32 20	16 00		
Fenwick.....	194 85	60 00		
Fergus.....	2,113 24	602 00	180 00	80 00
Ferguson's Falls.....	65 03	26 00		
Fergusonvale.....	16 83	12 00		
Fermoy.....	28 11	10 00		
Fernhill.....	77 45	26 00		
Feversham.....	119 78	30 00		
Fingal.....	663 51	224 00		
Fintona.....	18 14	10 00		
Fisherville.....	86 71	32 00		
Fitch Bay.....	120 85	33 00		
Fitzroy Harbor.....	271 93	96 00		
Fleetwood.....	21 09	10 00		
Flesherton.....	376 36	127 70	60 00	
Fleurant, (bureau auxiliaire jusqu'au 31 mai 1872).....	3 10	10 00		
Flinton.....	52 20	14 00		
Mora.....	18 50	10 00		
Florence.....	549 00	160 00		
Foley.....	35 36	14 00		
Fontenoy.....	11 61	10 00		
Fonthill.....	573 67	198 00		
Fordyce.....	14 25	10 00		
Forest.....	688 25	196 00		
Forester's Falls.....	140 39	42 00	16 00	
Forest Mills.....	48 11	18 00		
Forestville.....	77 49	28 00		
Forfar.....	31 93	14 00		
Formosa.....	250 00	80 00		
Fort Coulonge.....	150 07	56 00		
Fort Erie.....	1,026 78	350 00		40 00
Fort William, L. S.....	114 16	255 00		
Fort William, Pontiac.....	29 43 ¹ / ₂	12 00		
Fournier.....	40 13	14 00		
Foxboro'.....	112 09	38 00		
Fox River.....	84 30	30 00		
Frampton.....	103 05	40 00		
Frankford.....	391 46 ¹ / ₂	108 00		
Frank Hill.....	19 33	13 50		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions en passes; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
Franklin, (*2 trimestres).....	\$ 82 75	\$ 24 00	\$ cts. #3 00	\$ cts.
Franklin Centre.....	121 98	64 00		
Franktown.....	150 42	56 00	96 00	
Frankville.....	129 02	56 00		
Freelton.....	156 21	52 00		
Freeport.....	69 29	28 00		
Freiburg.....	94 31	38 00		
Freighsburg.....	505 14	204 04	16 00	
French Village.....	158 32	52 00		
Frogmore.....	30 50	12 00		
Frome.....	77 72	32 00		
Frost Village.....	83 07	56 00		
Fulford.....	49 99	14 00		
Fullarton.....	198 06	68 00		
Fulton.....	36 56	16 00		
Gad's Hill.....	49 55	14 00		
Galt, (5 trimestres).....	6,823 63	1,640 00	50 00	250 00
Galway.....	22 85	10 00		
Gamebridge.....	67 52	16 00		
Gananoque.....	2,070 70	578 00		60 00
Garafraza.....	367 69	98 00		
Garden Hill.....	81 88	35 00		
Garden Island.....	202 44	94 00		
Garden River.....	59 54	14 00		
Garneau.....	11 17	10 00		
Garthby.....	13 44	10 00		
Gaspé Basin.....	520 76	232 00	60 00	
Gemley.....	23 73	14 00		
Geneva.....	35 95	12 00		
Genoa.....	21 26	10 50		
Gentilly.....	251 29	74 00		
Georgetown.....	1,406 28	420 00	108 00	40 00
Georgeville, (* 3 trimestres).....	256 34	88 00	*7 50	
Georgina.....	393 30	116 00		
Gibraltar, (depuis le 1er octobre 1872).....	10 91	5 00		
Gilbert's Mills.....	16 93	10 00		
Gilford.....	161 18	56 00		
Gladstone.....	47 02	24 00		
Glammis.....	82 69	22 00		
Glanford.....	165 60	74 00	24 00	
Glanmire.....	14 98	10 00		
Glanworth.....	93 05	38 00		
Glascott.....	24 02	10 00		
Glasgow.....	42 78	14 00		
Glastonbury, (depuis le 1er juillet 1872).....	5 30	7 50		
Glenallan.....	226 81	90 00		
Glenarm.....	26 48	10 00		
Glenburnie.....	18 48	12 00		
Glencairn.....	68 84	22 00		
Glencoe.....	809 44	188 00		
Glendower.....	15 63	10 00		
Glen Huron.....	58 89	20 00		
Glenloyd.....	39 09	22 00		
Glenlyon, (2 trimestres—fermé le 31 mai 1872).....	30 61	17 17		
Glennmeyer.....	27 32	10 00		
Glen Morris.....	192 35	72 00		
Glen Murray.....	61 05	18 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 d'Ontario et Québec, durant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Glennevis	97 80	36 00		
Glen Sutton.....	12 51	10 00		
Glen Tay	75 29	38 00		
Glenvale	46 10	14 00		
Glen Williams	195 59	66 00		
Goble's Corners	98 85	38 00		
Goderich, (5 semestres).....	5,359 24	1,587 50	150 00	250 00
Goldstone	75 84	32 00		
Goodwood.....	150 60	22 00		
Gore's Landing.....	215 10	48 00		
Goruley	102 21	30 00		
Gorrie	283 94	104 00		
Gosport.....	12 98	10 00		
Gould	28 96	52 00		
Gourock	77 25	20 00		
Gowanstown, (5 semestres).....	64 49	32 50		
Gower Point	27 02	10 00		
Grafton.....	467 33	173 50		
Grahamsville	66 94	32 00		
Granboro'	34 05	16 00		
Granby	863 98	380 00	24 00	
Grand Bend.....	40 49	10 50		
Grand Raie, (3 semestres).....	32 50	25 50		
Grande Grève	88 25	20 00		
Grande Ligne	125 80	50 00		
Grandes Coudées, (depuis le 1er juin 1872).....	7 88	10 00		
Grande Vallée, (du 1er août 1872).....	4 69	5 83		
Grand Pabos	54 87	20 00		
Grand River	186 83	48 00		
Grant	4 86	10 00		
Grantley	61 61	20 00		
Granton, (5 Quarters).....	341 05	120 00		
Gravel Hill	17 02	10 00		
Gravelotte, (depuis le 1er juin 1872).....	22 82	7 53		
Gravenhurst, (5 semestres).....	313 51	154 50		
Graystock	21 80	10 00		
Greenbank	135 45	36 00		
Greenbush	81 60	30 00		
Greenock	60 61	22 00		
Green River, est.....	8 36	10 00		
Green River, ouest	77 21	16 00		
Greenville.....	178 07	64 00		
Greenwood	135 18	48 00		
Greenville	667 40	174 00	87 00	
Gresham	24 40	10 00		
Gretna.....	8 16	10 00		
Grey	119 59	42 00		
Griersville	67 62	20 00		
Griffith	91 60	28 00		
Grimsbey	802 35	295 00	40 00	
Gronclines.....	101 66	40 00		
Grovesend	44 09	18 00		
Guelph, (5 semestres).....	12,152 58	2,657 50	500 00	400 00
Guyborough	75 78	22 00		
Hagersville	338 43	121 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Haliburton.....	252 69	94 00		
Hallerton.....	21 09	10 00		
Halloway.....	105 09	36 00		
Hall's Bridge.....	68 31	26 00		
Hamburg.....	33 42	14 00		
Hamilton (13 mois; salaires et dépenses énumérées ailleurs).....	48,540 19			
Hamlet.....	34 10	12 00		
Hammond.....	28 66	10 00		
Hampstead.....	52 78	18 00		
Hampton.....	223 75	81 00		
Hannon.....	30 24	14 00		
Hanover, (5 semestres).....	579 67	232 50	40 00	
Harcourt.....	11 70	10 00		
Hardinge.....	11 00	10 00		
Harlem.....	49 29	22 00		
Harley.....	91 80	28 00		
Harlock, (depuis le 1er août 1872).....	5 47	6 67		
Harlowe.....	23 92	10 00		
Harmony.....	40 07	14 00		
Harold.....	68 29	30 00		
Harper.....	34 71	16 00		
Harpley.....	28 22	10 00		
Harrietsville.....	98 84	32 00		
Harrington, est.....	25 72	10 00		
Harrington, ouest.....	85 29	32 00		
Harrisburg.....	224 49	72 00	96 00	
Harrison's Corners.....	44 73	10 00		
Harrison, (* y compris arrérages).....	1,047 99	395 50		*50 00
Harrow.....	127 70	50 00		
Harrowsmith.....	188 51	40 00	24 00	
Hartford.....	95 11	34 00		
Hartington.....	23 91	10 00		
Hartley.....	21 95	10 00		
Hartman.....	39 88	14 00		
Harvey Hill Mines.....	55 74	22 00		
Harwich.....	74 75	24 00		
Harwood.....	145 37	48 00		
Haseville, (depuis le 1er juin 1872).....	2 74	8 33		
Hastings.....	672 86	218 00		
Hatley.....	371 77	128 00		
Haultain.....	16 48½	10 00		
Havelock.....	35 98	12 00		
Hawkesbury.....	644 07	186 00		
Hawkesville.....	266 87	84 00		
Hawkstone, (* y compris arré ages).....	77 37	26 00	*64 00	
Hawtrey.....	93 26	28 00		
Hay.....	36 46	14 00		
Haydon.....	65 99	24 00		
Hayesland.....	35 36	12 00		
Haysville.....	162 62	58 00		
Hazledean.....	74 91	18 00		
Headford.....	50 89	16 00		
Head Lake.....	19 14	10 00		
Heathcote.....	175 29	60 00		
Heckston.....	106 00	42 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations avancées.	Allocations pour loyer, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Heidelberg.....	112 51	34 00		
Helena.....	72 67	26 00		
Homison.....	34 52	12 00		
Hemmingford.....	384 99½	132 00	60 00	
Henry.....	24 40	10 00		
Henrysburg.....	36 41	14 00		
Henryville.....	234 97	92 00		
Hepworth.....	41 48	10 00		
Herbert.....	24 97	10 00		
Herdman's Corners.....	36 18	15 08		
Hereford.....	30 03	12 00		
Hereward.....	51 28	16 00		
Hespeler.....	943 27	346 00		
Heyworth.....	13 34	10 00		
Hiawatha.....	17 24	10 00		
High Falls.....	13 29	10 00		
Highfield.....	25 49	12 00		
Highgate.....	97 72	24 00		
Highland Creek.....	122 22	46 00		
Hillier.....	123 57	41 50	16 00	
Hillsborough.....	30 66	20 00		
Hillsburgh.....	276 90	86 00		
Hillsdale.....	117 37	44 00		
Hill's Green.....	50 93	18 00		
Hilton.....	169 38	56 00		
Hoasic.....	15 79	10 00		
Hoath Head.....	18 15	10 00		
Hochelega.....	68 18	36 00		
Hockley.....	32 47	12 00		
Holbrook.....	130 72	48 00		
Holland Landing.....	304 09½	120 00		
Hollen.....	234 22	62 00		
Holmesville.....	71 17	28 00		
Holstein.....	100 86	34 00		
Holt.....	60 74	18 00		
Holyrood.....	113 08	28 00		
Homer.....	93 73	28 00		
Honeywood.....	74 10	28 00		
Hopfield, (depuis le 1er juillet 1872).....	13 97	7 50		
Hopetown.....	62 68	16 00		
Hornby.....	168 43	54 00		
Horning's Mills.....	132 36	36 00		
Houghton.....	148 40	56 00		
House Harbor, auxil. (y compris le revenu de l'île de la Magdeleine).....		15 00		
Howe Island.....	14 33	10 00		
Howick.....	212 15	64 00		
Hudson.....	170 09	58 00		
Hull.....	1,223 59	300 00		
Hullsville.....	98 16	40 00		
Humber.....	114 61	44 00		
Humberstone.....	293 67	76 00		
Hunsdon.....	24 09	10 00		
Hunterstown.....	76 99	36 00		
Huntersville.....	13 74	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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations avancées.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Huntingdon	309 14	336 00	64 00	
Huntingville	103 44	34 00		
Huntley	52 75	14 00		
Huntsville	136 79	22 00		
Huston, (* y compris arrérages)	131 70	44 00	*20 00	
Hyde Park Corner	72 36	38 00		
Ida	98 83½	42 00		
Ilderton	48 79½	18 00		
Indiana	254 33	78 00		
Indian Cove	45 26	24 00		
Ingersoll, (5 trimestres)	6,775 24	1,705 50	360 00	260 00
Ingoldsby	23 83	12 00		
Inistioge	63 33	26 00		
Inkerman	172 14	54 00		
Innerkip	169 33	54 00		
Innisfil	36 53	14 00		
Innisville	91 43	40 00		
Inverary	46 92	42 00		
Inverhuron	76 84	26 00		
Invermay	264 61	92 00		
Inverness, (* y compris arrérages)	447 27	146 00	*92 00	
Iona	307 29	140 00		
Iron Hill	34 90	12 00		
Ironside	63 16	20 00		
Iroquois	811 18	338 00	72 00	
Irvine	22 75	10 00		
Island Brook	28 49	10 00		
Islay	18 84	12 00		
Isle aux Grues	21 66	10 00		
Isle Dupas	46 25	16 00		
Isle Perrot	27 68	12 00		
Isle Verte, (* y compris arrérages)	291 96	142 00	*46 00	
Islington	127 34	42 00		
Ivanhoe	74 78	28 00		
Ivy	84 10	24 00		
Jackson	30 29	14 00		
Janetville	83 54	28 00		
Jarratt's Corners	93 24	32 00		
Jarvis	525 61	158 00		
Jasper	133 69	44 00		
Jersey, Rivière Chaudière	66 96½	24 00		
Jerseyville	123 91	38 00		
Johnson	40 84	16 00		
Johnson's Mills	27 46	12 00		
Johnville	72 97	22 00		
Joliette	949 67	316 00	48 00	
Jonquières	25 07	10 00		
Jordan	281 45	96 00		
Jura	39 44	16 00		
Kaladar	12 47	10 00		
Kamouraska	411 42	250 00		
Kars	110 63	48 00		
Katevale	26 86	10 00		
Kazubazua	112 67	48 00		
Keady	51 95	18 00		
Keenansville	124 34	48 00		
Keene	365 95	98 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.
Keith.....	20 50	10 00		
Kelso.....	17 15	10 00		
Kelvin.....	127 50	44 00		
Kemble.....	31 19	12 00		
Kemptville.....	1,116 43	339 50	60 10	40 00
Kendal.....	107 59	36 00		
Kenilworth, (*3 trimestres).....	88 90	26 00	*22 50	
Kenmore.....	96 89	40 00		
Kennebec Line.....	0 43	10 00		
Kent Bridge.....	88 00	36 00		
Kerrwood.....	168 80	52 00		
Kerry.....	32 85	14 00		
Kertch.....	34 69	14 00		
Keswick.....	157 78	42 00		
Kettleby.....	158 23	54 00		
Keyser.....	29 25	14 00		
Kilbride.....	95 28	50 00		
Kildare.....	84 48	42 00		
Kilkenny, (3 trimestres).....	34 96	7 50		
Killarney.....	40 76	20 00		
Killean.....	65 91	14 00		
Killerby.....	20 36	10 00		
Kilmanagh.....	39 50	16 00		
Kilmarnock.....	35 28	12 00		
Kilmartin.....	61 00	22 00		
Kilmaurs.....	20 34	10 00		
Kilsyth, (* y compris arrérages).....	107 60	46 00	*21 00	
Kimberley.....	30 96	10 00		
Kinburn.....	94 99	38 00		
Kincardine.....	2,081 40	590 00	72 00	60 00
King.....	309 15	118 00		
King Creek.....	43 20	14 00		
Kinglake.....	38 83	14 00		
Kingsbridge.....	100 62	36 00		
Kingsbury.....	135 66	24 00		
Kingsey.....	56 08	18 00		
Kingsey Falls.....	53 90	16 00		
Kingsford.....	43 07	10 00		
Kingston, (13 Mois; salaires et dépenses énumérées ailleurs).....	15,536 06½			
Kingston Mills.....	33 94	12 00		
Kingsville.....	624 98	164 00	16 00	
Kinkora.....	49 18	20 00		
Kinloss.....	100 75	38 00	16 00	
Kinlough.....	43 20	18 00		
Kinmount.....	140 37	36 00		
Kinnear's Mills.....	115 36	38 00		
Kinsale.....	62 82	30 00		
Kintail.....	55 31	22 00		
Kintore.....	101 22	26 00		
Kippen.....	114 50	44 00		
Kirby.....	60 69	20 00		
Kirkfield.....	156 64	42 00		
Kirkhill.....	69 54	18 00		
Kirk's Ferry.....	26 90½	14 00		
Kirkton.....	133 11	42 00		
Kirkwall.....	106 55	38 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.		Allocations pour loyers, combustible et éclairage.	
			\$	cts.	\$	cts.
Klineburg	217 19	70 00				
Knappdale	9 69	10 00				
Knatchbull.....	22 42	10 00				
Knowlton	537 83	173 00				
Knowlton Landing, (depuis le 1er Juillet, 1872).....	23 38	7 50				
Komoka	352 89	120 00				
Kossuth	33 92	12 00				
La Baie.....	258 64	88 00		16 00		
Labarre	77 75	34 00				
La Beauce.....	300 86	135 00		16 00		
L'Acadie	116 38	44 00				
Lachenaie	33 65	16 00				
Lachine	453 63	188 00				
Lachute.....	670 72	214 00		16 00		
Lac Masson	35 01	10 00				
Lac Noir	3 38	10 00				
Lacolle.....	574 80	170 00				
Lafontaine	28 58	10 00				
Lagran	167 13	33 00		16 00		
La Guerre	43 17	18 00				
Lake Aylmer	20 54	10 00				
Lake Beauport	21 69	14 00				
Lake Doré	12 92	10 00				
Lake Etchemin.....	16 92	10 00				
Lakefield	51 71	20 00				
Lakehurst	18 87	10 00				
Lakelet	90 50	24 00				
Lake Megantic	39 63	12 00				
Lake Opinicon.....	35 17	10 00				
Lakeside	124 93	46 00				
Lake Temiscamingue	50 41	14 00				
Lake Weedon	14 31	10 00				
L'Amable	40 91	12 00				
L'Amaroux	69 45	20 00				
Lambeth	170 61	70 00				
Lambton	111 14	36 00				
Lanark	506 68	188 00		32 00		
Lancaster, (* y compris arrérages).....	131 30	* 79 13		16 00		
Lang, (ci-devant Allandale Mills).....	84 87	37 00				
Langevin.....	17 54	10 00				
Langford	54 70	22 00				
Langside	54 16	20 00				
Langton	138 11	34 00				
Lanoraie	127 02	56 00				
Lansdown	249 91	86 00				
L'Anse à Giles.....	114 48	40 00				
L'Anse au Poin.....	16 63	10 00				
L'Anse St. Jean, (fermé le 31 décembre, 1872).....	6 62	7 50				
Lansing	96 40	38 00				
La Pigouillère	142 22	52 00				
Laprairie	550 13	182 00		32 00		
La Présentation	61 60	20 00				
Lapum	14 12	10 00				
Largie, (depuis le 1er février 1873).....	8 43	4 00				
Larochelle.....	21 48	10 00				
Laskay.....	145 17	56 00				
L'Assomption	403 34	184 00		60 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenue brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Laterrière	41 56	18 00		
Latimer, (fermé le 31 mai, 1872).....	6 53	17 67		
Latona.....	112 04	42 00	16 00	
La Portue, (fermé le 31 août, 1872).....	7 39	4 17		
Laurel.....	41 42	14 00		
Lauzon.....	302 59	174 00		
Laval.....	25 04	10 00		
Lavaltrie.....	76 69	28 00		
Lavant.....	20 75	10 00		
Lavender.....	24 35	10 00		
L'avenir.....	207 22	72 00		
Lawrenceville.....	161 25	54 00		
Leamington.....	455 20	198 00	60 00	
Learned Plain.....	12 74	10 00		
Leaskdale.....	78 41	30 00		
Leclercville.....	91 13	26 00		
Leeds.....	116 85	74 00	32 00	
Leeds Village, de (* y compris arrérages).....	166 87	* 76 00		
Lefroy.....	265 20	70 00		
Leinster.....	29 56	10 00		
Leith.....	95 41	32 00		
Lemontier.....	34 57	16 00		
Lennonville.....	45 16	24 00		
Lennox.....	16 59	10 00		
Lennoxville, (*3 trimestres).....	1,389 30	386 00	60 00	* 30 00
Leonard's Hill.....	19 48	10 00		
L'Épiphanie.....	89 76	30 00		
Les Eboulemens, (* 1 trimestres).....	135 94½	48 00	* 2 00	
Les Écureuils.....	63 24	30 00		
Les Escoumains.....	159 70	24 00		
Leskard.....	134 10½	42 00		
Leslie.....	169 21	50 00		
Les Petites Bergeronnes.....	7 57	10 00		
Lévis.....	1,070 78	412 00		40 00
Lieury.....	55 20	17 50		
Lifford.....	46 94½	22 00		
Limehouse.....	101 03	36 00		
Limelake.....	29 64	12 00		
Linda.....	16 88	10 00		
Lindsay, (5 trimestres).....	4,779 59	1,327 50	150 00	200 00
Lineboro'.....	47 59	20 00		
Linton.....	44 02	16 00		
Linwood.....	204 03	48 00		
Lisadel.....	114 52	38 00	16 00	
Lisbon.....	21 67	10 00		
Lisburn.....	27 33	10 00		
Lisgar, (2 trimestre).....	6 93	5 00		
L'Islet.....	319 12	122 00		
Listowel.....	1,182 04	430 00	120 00	40 00
Little Britain.....	219 22	64 00		
Little Current.....	147 84	32 00		
Little Rideau.....	74 80	24 00		
Lloydtown.....	223 51	82 00		
Lobo.....	130 59	56 00		
Lochaber Bay.....	10 15	10 00		
Loch Garry.....	76 79	28 00		
Lochiel.....	103 87	38 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873—*Suite*.

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustibles et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lochinvar	48 81	20 00		
Locksley	9 76½	10 00		
Lockton	36 78	14 00		
Logierait	44 18	16 00		
Londesborough	189 44	66 00		
London, (13 Mois; salaires et dépenses énumérées ailleurs)	30,430 30			
Long Island Locks	33 93	24 00		
Long Lake	18 05	10 00		
Long Point	53 80	20 00		
Longueuil	402 93	134 00		
Longwood	325 51	98 00		
Longwood, Station de	87 78	30 00		
Lonsdale	137 88	54 00		
Lorette	101 21	30 00		
Loretto	36 00	20 00	16 00	
L'Original	558 57	270 00	48 00	
Lorne	28 26	10 00		
Lorraine	16 10	10 00		
Lotbinière	251 31	98 00		
Lotus, (depuis le 1er février, 1873)	4 81	1 67		
Loughborough, (* y compris arrérages)	217 96	88 00	* 30 00	
Louisville	103 97	42 00		
Lovat	11 15	10 00		
Low	64 49	20 00		
Lowbanks	23 62	10 00		
Lower Ireland	16 71	10 00		
Lowville	161 85	58 00	16 00	
Lucan	693 79	248 00	100 00	40 00
Lucerne	16 82	10 00		
Lucknow	813 87	252 00		
Lumley	39 16	14 00		
Lunenburg	111 00	46 00		
Lurgan	20 92	10 00		
Luther	115 91	24 00		
Luton	76 69	28 00		
Lyn	588 25	232 00		
Lynden	294 32	106 00		
Lyndhurst	120 09½	40 00		
Lynedoch	293 32	102 00	32 00	
Lynnville	52 59	20 00		
Lyons	101 36	40 00		
Lyster	128 13	38 00		
Lyster, Station de (depuis le 1er janvier, 1873)	10 03	2 50		
McDonald's Corner	145 32	46 00		
McGillivray	169 57	64 00		
McIntyre	56 38	18 00		
McKellar	70 86	14 00		
Maberly	40 27	18 00		
Maenider	119 75½	42 00		
Macton	29 55	16 00		
Macville	32 85	16 00		
Maddington	7 16	10 00		
Madoc	733 94½	248 15	60 00	
Madrid, (fermé 31 Décembre, 1872)	11 24	7 50		
Magdalen Islands (Bureau d'été)	87 06	21 00		
Magnetawan	57 35	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 d'Ontario et Québec ; pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations avancées.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Magog	416 67	158 00		
Magoon's Point	7 08	7 50		
Magpie, (du 1er août 1872)	3 24	5 00		
Maidstone	195 42	64 00		
Maitland	252 93	80 00		
Malakoff	21 92	10 00		
Malcolm	79 75	26 00		
Malloytown	220 16	78 00	16 00	
Malmaison	82 61	38 00	16 00	
Malone	15 76	10 00		
Malton	145 49	62 00		
Malvern	110 76	50 00		
Manchester, (* discontinuée)	252 93	104 00	* 10 00	
Mandamin	156 73	52 00		
Manilla	380 79	138 00	72 00	
Manitowaning	93 47	26 00		
Mannheim	62 36	18 00		
Manotick	269 39	76 00		
Mansfield	50 73	20 00		
Mansonville-Potton, (3 trimestres)	141 58	42 50		
Maple	197 31	62 00		
Maple Grove	112 25	40 00		
Maple Hill	65 71	24 00		
Maple Leaf	10 64	10 00		
Mapleton	72 45½	24 00		
Maple Valley	45 53	20 00		
Mar	8 79	10 00		
Marathon	25 71	14 00		
Marble Rock	17 34	10 00		
Marbleton	155 48	54 00		
March	40 33	16 00		
Marchmont	35 74	12 00		
Marden	50 64	18 00		
Maria, (3 trimestres)	100 25½	40 50		
Maritana	22 82	10 00		
Markdale	310 53	82 00		
Markham	847 30	290 00		
Marlbank	32 05	10 00		
Marlow	9 44	10 00		
Marmion	19 45	10 00		
Marmora	332 03	118 00	12 00	
Marnock	51 52	16 00		
Marsh Hill	19 87	10 00		
Marshville	147 10	54 00		
Martston	11 12	10 00		
Martintown	368 75	138 00		
Martinville	67 76	24 00		
Mary Lake	86 01½	10 00		
Marysville	154 84	48 00		
Mascouche, (du 1er août 1872)	69 16	25 99		
Mascouche Rapids	86 37	54 00		
Masham	28 42	12 00		
Mashinongé, (5 trimestres)	105 88	47 50	25 00	
Massawippi	193 57½	76 00		
Massie	38 68	12 00		
Matane	213 53	72 00		
Matapédia	291 03	98 00	80 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations avancées.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Matawahan	20 91	10 00		
Matlock	13 60	10 00		
Mattawa	233 02	76 00		
Mawcook	49 90	18 00		
Maxwell	209 08	80 00		
Mayfair, (du 1er juin 1872).....	36 24	13 83		
Mayfield	50 13	20 00		
Maynard, (fermé le 30 novembre 1872).....	11 07	7 50		
Maynooth	63 45	22 00		
Mayo	10 13	10 00		
Meadowvale	172 58	62 00		
Meaford	1,559 56	406 00	32 00	40 00
Medina	39 31	18 00		
Medonte	49 39	14 00		
Mekinac, (fermé le 30 mai 1872).....	0 21	1 67		
Melancthon	61 57	18 00		
Melbourne	803 02	306 00	60 00	
Melbourne Ridge	109 68	38 00		
Melocheville	53 59	26 00		
Melrose	80 30	28 00		
Melville	38 51	12 00		
Menie	91 00	36 00		
Meritton, (2 trimestres).....	162 37	44 00		
Merivale	32 58	12 00		
Merlin	62 99	18 00		
Merrickville	849 42	356 00		
Metabechouan	44 34	13 00		
Méthot's Mills	64 60	30 00	16 00	
Metis	330 22	124 00	48 00	
Metz	12 22	10 00		
Meysenburg	31 40	10 00		
Michael's Bay, du 1er novembre 1872).....	11 23	5 00		
Michipicoten River	28 41	10 00		
Middleville	134 57	48 00		
Midhurst	49 25	18 00		
Midland, (du 1er novembre 1872).....	51 36½	6 71		
Mildmay	381 28	78 00		
Mile End	110 46	58 00		
Milford	285 33	90 00		
Millbank	211 50	62 00		
Mill Bridge	56 06	30 00		
Mill Brook	1,134 77	318 00	16 15	
Mille Isles	25 53	10 00		
Mille Roches	314 45	102 00		
Mille Vaches	15 90	10 00		
Millfield, (du 1er janvier 1873).....	3 69	2 50		
Mill Grove	54 58	24 00		
Mill Haven	88 30	28 00		
Milliken	30 89	18 00		
Mill Point	639 93	196 00		
Milnesville	32 52	20 00		
Milton, East	123 64	38 00		
Milton, West	1,236 58	384 00		40 00
Milverton	194 22	36 00		
Mimico	46 48	22 00		
Mimosa	86 24	28 00		
Minden	311 86	144 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 d'Ontario et Québec pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite*

Nom du bureau de poste.	Revenu. brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Minesing.....	76 10	26 00		
Mingan, (depuis le 1er août 1872).....	7 03	4 17		
Miranda, (depuis le 1er octobre 1872).....	1 95	5 00		
Mitchell.....	2,115 79	534 00	60 00	80 00
Mitchell's Bay, (depuis le 1er décembre 1872).....	8 44	5 33		
Moe's River.....	73 34	26 00		
Moffatt.....	40 86	18 00		
Mohawk.....	249 37	96 00		
Moira.....	61 32	22 00		
Moisic.....	19 95	9 00		
Molesworth.....	81 87	27 00		
Monck.....	10 04	10 00		
Monckland.....	51 90	24 00		
Moneymore.....	8 02	10 00		
Mongenais.....	31 72	12 00		
Mongolia.....	55 65	18 00		
Monkton.....	260 56	82 00		
Mono Centre.....	35 89	14 00		
Mono Mills.....	226 44	96 00	16 00	
Mono Road, Station de (depuis le 1er juin 1872).....	71 71	15 33		
Montague.....	20 47	10 00		
Montcalm.....	35 27	12 00		
Monte Bello.....	234 08	60 00		
Mont Louis.....	39 52	22 00		
Montmagny.....	667 67	222 00	40 00	
Montréal (13 Mois : salaires et dépenses énumérées ailleurs).....	159,952 78			
Montrose.....	36 09	14 00		
Mont St. Hilaire.....	51 00	20 00		
Moore.....	495 04	126 00		
Moorefield, (depuis le 1er novembre 1872).....	55 88	18 50		
Moore Station.....	30 67	14 00		
Moose Creek.....	84 79	26 00		
Moray.....	56 44	22 00		
Morewood.....	62 99	30 00		
Morganstown.....	63 86	20 00		
Morley.....	16 53	10 00		
Morningdale Mills.....	31 07	14 00		
Morpeth.....	606 31	220 00	16 00	
Morrisbank.....	61 96	22 00	16 00	
Morrisburg.....	1,518 63	504 00	48 00	60 00
Morrison.....	183 76	74 00		
Mortlake, (fermé le 31 octobre 1872).....	7 70	7 30		
Morton.....	115 82	38 00		
Morven.....	45 89	20 00		
Moscow.....	53 26	18 00		
Mossley.....	50 82	22 00		
Motherwell.....	71 25	24 00		
Mountain Grove.....	26 90	12 00		
Mountain View.....	51 86	18 00		
Mount Albert.....	178 79	76 00		
Mount Albion.....	36 62	18 00		
Mount Brydges.....	382 31	128 00	60 00	
Mount Carmel.....	31 52	10 00		
Mount Charles.....	54 60	22 00		
Mount Elgin.....	233 35	80 00		
Mount Forest.....	1,627 88	502 00		60 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations avancées.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Mount Healey	74 33	26 00		
Mount Horeb	27 88	10 00		
Mount Hurst	50 05	18 00		
Mount Irwin, (3 trimestres)	10 39	7 50		
Mount Johnson	81 33	28 00		
Mountjoy	98 71	38 00		
Mount Loyal, (depuis le 1er décembre 1872)	2 08	3 33		
Mount Oscar	23 24	10 00		
Mount Pleasant	145 39	42 00		
Mount St. Louis	58 37	14 00		
Mount St. Patrick	33 58	14 00		
Mount Salem	51 89	20 00		
Mountsberg	47 55	20 00		
Mount Vernon	145 26	62 00		
Mount Wolfe	10 82	10 00		
Mulgrave	9 20	10 00		
Mulmer	43 35	18 00		
Muncey	44 28	14 00		
Munster	57 25	22 00		
Murray	97 22	36 00		
Murray Bay	440 66	160 00	48 00	
Murvale	76 10	26 00		
Muskoka Falls	104 95	38 00	16 00	
Musselburg	20 86	12 00		
Myrehall	13 24	10 00		
Myrtle	89 92	28 00		
Mystic	88 28	20 00		
Nairn	142 34	60 00		
Nanticoke	147 17	54 00		
Napanee, (5 trimestres)	4,902 18	1,267 50	200 00	200 00
Napanee Mills	47 26	20 00		
Napier	185 12	74 00		
Napierville	373 63	122 00		
Napperton	34 01	10 00		
Nassagitweya	161 41	52 00		
Navan	28 57	10 00		
Neigette	62 50	44 00		
Nelson	139 65	50 00	16 00	
Nenagh	54 60	10 00		
Netherby	64 34	24 00		
Neustadt	320 50	118 00		
Nevis	44 28	18 00		
New Aberdeen	75 45	28 00		
Newark	58 47	18 00		
Newbliss	16 78	10 00		
Newborough	460 45	144 00		
Newboyne	29 96	12 00		
Newbridge	66 27	28 00		
Newburgh	384 55	214 00		
Newbury	519 49	212 00	80 00	
New Carlisle	306 41	90 00		
Newcastle	1,411 54	508 00	24 00	60 00
Newcombs, (depuis le 1er février 1873)	3 00	- 0 83		
New Dublin	26 70½	10 00		
New Dundee	363 70	94 00		
New Durham	150 71	52 00		
New Edinburgh	399 05	140 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
New Glasgow	128 49	44 00		
New Hamburg	869 00	266 00	24 00	
Newington	143 47	36 00		
New Ireland	18 71	10 00		
New Liverpool	595 89	202 00		
New Lowell	286 98	86 00		
New Market	2,049 47	558 00	72 00	80 00
Newport, Est	22 78	10 00		
Newport, Ouest, (5 trimestres)	47 11	17 50		
Newport, Pointe de	14 66	14 65		
New Richmond	151 45	84 00	50 00	
New Ross	6 46	10 00		
Newry	194 72	62 00		
New Sarum	95 98	34 00	16 00	
Newton Brook	130 34	56 00		
Newton Robinson	108 68	40 00		
Niagara	1,598 34	422 00	72 00	120 00
Nicolet	670 60 ³	196 00	16 00	
Nicolston	63 98	24 00		
Nile	75 24	32 00		
Nilestown	148 10 ³	64 00		
Nipissingan	3 55	10 00		
Nissouri, (3 trimestres)	30 89	15 00		
Nithburg	20 82	10 00		
Nobleton	195 80	68 00		
Norham	131 88	46 00		
Norland	74 63	28 00	16 00	
Normandale	46 73	18 00		
Normanton	847 94	220 00		
North Augusta	225 51	84 00		
North Bristol	62 35 ³	14 00		
North Bruce	73 67	24 00		
North Douro	563 66	164 00		
Northfield	28 30	10 00		
North Georgetown	79 53	28 00		
North Glanford	34 15	18 00		
North Gower	198 51	68 00		
North Ham	62 94	14 00		
North Hatley	193 20	68 00		
North Keppel	56 61	24 00		
North Lancaster	115 30	46 00		
North Mountain	38 31	16 00		
North Nation Mills	140 99	48 00		
North Onslow	48 12	14 00		
North Pelham	37 67	20 00		
North Pinnacle	16 16	10 00		
North Port	168 63	44 00		
North Ridge	149 30	36 00		
North Seneca, (* 1 trimestre)	48 21	18 00	* 1 50	
North Stanbridge	20 62	10 00		
North Stoke	6 40	10 00		
North Stukeley	52 54	19 50		
North Sutton	32 31	18 00		
North Wakefield	142 38	68 00		
North Williamsburg	161 59	50 00		
North Winchester	60 75	12 00		
Norton Creek	98 33	42 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Norval	247 12	74 00		
Norway	69 53	18 00		
Norwich	876 57½	354 00	16 00	
Norwood, (* y compris arrérages)	656 77	182 00	* 84 00	
Notfield	159 93½	54 00		
Notre Dame du Portage	63 05	18 00		
Nottawa	222 27	90 00		
Nouvelle, (sous-bureau, jusqu'au 30 juin 1872)	13 05	12 00	6 00	
Noyan	32 62	12 00		
Nutt's Corners	10 02	10 00		
Oak Hill	12 09	10 00		
Oakland	183 18	58 00	72 00	
Oak Ridges	92 10	34 00		
Oakville	1,464 89	434 00	32 00	60 00
Oakwood	283 61	108 00	16 00	
Oban	42 13	18 00		
Odessa	323 56	116 18	72 00	
Offa	79 18	26 00		
Oil Springs	348 12	118 00		
Oka	43 87	16 00		
Old Montrose	2 69	10 00		
Olinda	130 11	30 00		
Omagh	53 50	24 00		
Omemece	617 52	214 00	16 00	
Ompah	23 53	12 00		
Oneida	118 44	28 00		
Ongley	19 08	10 00		
Onondaga	194 56	62 00		
Onslow	363 02	108 00		
Orangeville	1,614 77	496 00	72 00	60 00
Orchard, (* y compris arrérages)	141 41	44 00	* 15 00	
Orillia, (* y compris arrérages)	3,426 52	* 946 00	80 00	* 180 00
Orleans	32 39	14 00		
Ormond	62 38	22 00		
Ormstown	368 43½	130 00		
Orono	572 26	186 00		
Orwell	207 85½	78 00		
Osceola	70 04	24 00		
Osgoode	295 01	108 00		
Oshawa, (5 trimestres ; * y compris arrérages)	5,225 96	1,365 00	* 123 00	200 00
Ospringe	65 42	22 00		
Ostian	20 65	10 00		
Ottawa, (13 mois ; salaires et dépenses mentionnés ailleurs)	36,888 44			
Otter Creek, (2 trimestres)	20 90	11 00		
Otter Lake	91 36	28 00		
Otterville	439 80	168 00		
Oungah	32 82	12 00		
Oustic	75 46	22 00		
Outram	34 89	10 00		
Overton	22 53	10 00		
Owen Sound	3,327 51	944 00	160 00	120 00
Oxenden	63 75	32 00		
Oxford Centre	31 01	12 00		
Oxford Mills	200 26	76 00		
Oxford, Station de	53 71½	24 00		
Osley	104 88	36 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations, pour loyers combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Oznabrock Centre	130 54	38 00		
Painswick	45 56	10 00		
Paisley, (* 3 trimestres)	1,368 29	334 00		* 30 00
Pakenham	812 37	264 00	96 00	
Palermo	217 96	84 00	16 00	
Palgrave	13 78	10 00		
Palmer Rapids, (du 1er août 1872)	14 16	5 83		
Pammure	36 02	14 00		
Papineauville	241 96	114 00		
Paquette	40 44	12 00		
Parham	58 21	22 00		
Paris	2,231 61	578 00		160 00
Paris Station	388 69	200 00	141 00	
Parker	80 33	20 00		
Park Head	20 21	10 00		
Park Hill	1,314 99	352 00		40 00
Parkhurst, (pas de comptes reçus)				
Parma	31 23	16 00		
Parry Sound	430 22	90 00		
Paspébiac	443 24	128 00		
Patterson	218 24	94 00		
Paudash	23 70	10 00		
Peabody	26 20	10 00		
Pearceton	18 40	10 00		
Peepabun	16 62	10 00		
Pefferlaw	30 92	16 00		
Pembroke	2,616 23½	674 00	48 00	80 00
Pendleton	90 35	30 00		
Penetanguishene	594 27	218 00	32 00	
Peninsula-Gaspé	19 61	10 00		
Pentland	22 37	10 00		
Penville	64 41	20 00		
Percé	341 66	146 00	24 00	
Perch Station	34 81	10 00		
Perkins	15 02	10 00		
Pern, (du 1er août 1872)	7 90	5 83		
Perretton	21 44	10 00		
Perryboro'	21 48	10 00		
Perrytown	67 39	44 00		
Perth	2,975 84	810 00	60 00	120 00
Petawawa	29 96	14 00		
Peterborough, (5 semestres, y compris arrérages)	7,890 32	1,730 00	* 260 00	300 00
Petersburg	120 28	40 00	32 00	
Peterson	15 02	10 00		
Petersville, Sub., (y compris revenus de London. 5 semestres)		12 50		
Petherton	74 87	30 00		
Petit Métis	65 04	26 00		
Petrollea	3,075 04	708 00		160 00
Petworth	33 89	16 00		
Peveril, (2 semestres)	28 68	11 00		
Phelpston	37 34	10 00		
Philipsburg, est.	251 90	92 00		
Philipsburg, ouest	99 06	38 00		
Philipsville	109 59	38 00		
Pickering	330 74	138 00		
Piston	2,777 66	816 00	48 00	120 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 d'Ontario et Québec pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$- cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Pierreville	180 05	72 00		
Pierreville Mills.....	103 76	32 00		
Pigeon Hill.....	86 27	34 00		
Pike River.....	102 53	44 00		
Pinedale.....	40 32	10 00		
Pine Grove.....	192 76	66 00		
Pine Orchard.....	67 75½	28 00		
Pine River.....	87 20	36 00		
Pinkerton.....	92 63	30 00		
Piopolis.....	17 94	10 00		
Pittsferry.....	22 02	10 00		
Pittston.....	15 23	10 00		
Plainfield.....	86 66	30 00		
Plantagenet.....	247 48	114 00		
Plattsville.....	351 95	114 00		
Playfair.....	35 64	14 00		
Pleasant Hill.....	169 54	46 00		
Plum Hollow.....	27 70	14 00		
Point Abino.....	439 40	146 00	32 00	
Point Alexander.....	38 42	12 00		
Pointe à Pic, auxil. (y compris revenu de Murray Bay).....		30 00		
Pointe au Bouleau.....	6 94	10 00		
Pointe au Chêne.....	7 34	8 33		
Pointe aux Pins.....	32 08	10 00		
Pointe aux Trembles, Hochelaga.....	86 99	52 00		
Pointe aux Trembles, Portneuf.....	143 25	62 00	24 00	
Pointe Claire.....	102 98	44 00		
Pointe du Lac.....	58 75	24 00		
Point Edward.....	463 17	226 00		
Point Fortune.....	225 73	70 00		
Point Kaye.....	11 46	10 00		
Pointe Petre.....	7 91	10 00		
Point Platon, (bureau d'été).....	7 81	6 25		
Point St. Charles.....	725 77	316 00		
Point St. Peter.....	172 59	52 00		
Point Traverse.....	20 62	10 00		
Poland, (fermé le 31 décembre 1872).....	14 36	7 50		
Pomona.....	15 00	10 00		
Ponsonby.....	85 01	30 00		
Pont Château.....	28 33	12 00		
Pont de Maskinongé.....	165 80	82 00		
Pont Rouge.....	46 59	14 00		
Poole.....	68 47	20 17		
Portage du Fort.....	526 19	224 00	40 00	
Fort Albert.....	84 71	32 00		
Fort au Persil.....	14 38	10 00		
Fort Bruce.....	59 27	24 00		
Fort Burwell.....	795 28	308 00	72 00	
Fort Carling.....	161 50	64 00		
Fort Colborne.....	1,220 83	350 00	60 00	40 00
Fort Credit.....	97 36	36 00		
Fort Dalhousie.....	675 15	224 00		
Fort Daniel.....	75 16	42 00		
Fort Dover.....	942 03	340 00	60 00	40 00
Fort Elmsley.....	56 22	22 00		
Porter's Hill.....	59 59	22 00		
Port Granby.....	58 14	24 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expédition en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Port Hoover	14 22	10 00		
Port Hope, (5 trimestres ; *y compris arrérages)	7,082 71	1,647 50	*260 00	250 00
Port Lambton	246 40	50 00		
Portland	96 04	36 00		
Port Lewis	38 15	14 00		
Port Maitland	74 24	22 00		
Port Nelson	48 97	32 00		
Portneuf	208 00	90 00	16 00	
Port Perry	1,555 76	420 00		40 00
Port Robinson	418 21	190 00	96 00	
Port Rowan	682 92	220 00		
Port Royal	115 43	34 00		
Port Ryerse	202 62	60 00		
Portsmouth	158 07	70 00		
Port Stanley	585 69	206 00		
Port Union	37 85	12 00		
Powell	10 07	10 00		
Powerscourt	39 64	18 00		
Prescott	2,872 32	804 00	240 00	200 00
Preston	737 34	228 00	36 00	
Priceville	278 76	96 00		
Primros	60 09	16 00		
Prince Albert	362 83	170 00		
Princeton	517 69	182 00		
Prospect	47 38	16 00		
Purdy	12 13	10 00		
Purpleville	38 89	14 00		
Putlinch	90 04	32 00		
Putnam	106 17	36 00		
Quebec (13 mois ; salaires et dépenses énumérées ailleurs)	42,738 61			
Queensborough	62 25	26 00		
Queenston	210 98	86 00		
Queenville (* y compris arrérages)	236 91	70 00	* 12 50	
Radstock	23 30	10 00		
Raglan	116 11	46 00		
Railton	30 95	14 00		
Rainham	74 76	28 00	8 00	
Rainham Centre	89 19	30 00		
Rama	54 88½	22 00		
Ranelagh	41 87	20 00		
Rankin	22 29½	10 00		
Rapides des Joachims	232 41	122 00		
Rathburn (du 1er mai 1872)	11 34	9 17		
Ratho	138 29	52 00		
Ravenna	80 66	26 00		
Ravenscliff	12 10	10 00		
Ravenshoe	62 81	20 00		
Ravenswood	68 96	26 00		
Rawdon	205 23	66 00		
Raymond	34 15	16 00		
Reaboro'	37 42	10 00		
Read	72 81	30 00		
Reading	110 35	60 00		
Rednersville	105 56	42 00		
Red Rocks, (du 1er octobre 1872)	1 69	5 00		
Reedsdale, (du 1er septembre 1872)	14 55	5 83		

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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu. brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations. pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Relessey	29 13	12 00		
Renforth	22 43	10 00		
Renfrew, (*3 trimestres)	1,469 13	438 00	77 00	* 35 00
Renton	24 65	12 00		
Repentigny	79 82	34 00		
Riceburg	96 59	38 00		
Riceville	90 63	36 00	12 00	
Richby, (1 trimestre)	23 35	12 50		
Richmond, Est	908 95	276 00	32 00	
Richmond, Ouest	257 64	104 00		
Richmond Hill	555 98	244 00		
Richmond, Station de	332 32	76 00		
Richview	28 89	20 00		
Richwood	175 58	58 00		
Ridgetown	598 91	152 00		
Ridgeville	85 08	48 00		
Rigaud	466 72	130 00		
Rimington, (depuis le 1er juillet 1872)	8 79	7 50		
Rimouski	1,099 83	328 00		40 00
Ringwood	149 47	58 00		
Ripley	42 82	10 00		
River Beaudette	124 65	46 00		
River David	270 62	86 00		
River Désert	157 28	52 00		
River Gilbert	62 74	24 00		
Riversdale	144 27	58 00		
Riverstown	102 62	22 00		
Rivière aux Vaches, (depuis le 1er janvier 1873)	5 26	2 50		
Rivière Bois Clair	46 88	20 00		
Rivière des Prairies	31 89	16 00		
Rivière du Loup (<i>en bas</i>)	889 35	330 00	72 00	40 00
Rivière du Loup (<i>en haut</i>)	496 13	168 00	72 00	
Rivière la Magdaleine, (depuis le 1er juin 1872)	28 10	5 00		
Rivière Ouelle	250 63	68 00		
Rivière Raisin	671 95	288 00	144 00	
Rivière Trois Pistoles	130 54	76 00		
Roche's Point	103 18	42 00		
Roberval	80 87	28 00		
Robinson, (*y compris arrérages)	275 51	126 00	* 46 00	
Roblin	57 64	22 00		
Rob Roy	10 12	10 00		
Rochelle	58 86	20 00		
Rochester	294 91	78 00		
Rochesterville, (depuis le 1er janvier 1873)	33 23	2 50		
Rockburn	78 28	44 00		
Rockford	78 78	24 00		
Rock Forest	30 07	10 00		
Rockingham, (*3 trimestres)	107 89	32 00	* 27 00	
Rock Island	362 33	118 00		
Rockland	150 78	28 00		
Rockport	31 43	10 00		
Rockside	31 31	10 00		
Rockton	121 80	46 00	16 00	
Rock Village	28 37	10 00		
Rockwood	528 11	174 00		
Rodgerville	223 41	82 00	16 00	
Rodney	48 58	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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Roebuck	24 03	10 00		
Rokey	14 03	10 00		
Romey	59 16	20 00		
Ronaldsay	61 06½	26 00		
Rondeau	704 60	198 00	60 00	
Rondeau, Havre de.....	73 03	18 00		
Ronson	43 85	10 00		
Rosa	36 50	12 00		
Rosedale	57 26	22 00		
Rosedene	39 60	12 00		
Rosehall	38 85	12 00		
Rosemont	276 43	82 00		
Roseneath	115 22	36 00		
Rosetta	15 86	10 00		
Roseville	79 41	28 00		
Roslin	133 19	46 00		
Ross	41 07	14 00	32 00	
Rosseau, (* 3 trimestres).	128 56	26 00	*30 00	
Rothsay	220 77	84 00		
Rouge Hill	9 02	10 00		
Rougemont	72 81	32 00		
Round Plains	42 75	14 00		
Rowanton	144 89	42 00		
Roxham	12 22	10 00		
Roxton Falls	296 33	110 00		
Roxton Pond	84 62	26 00		
Rugby	80 03	32 00	16 00	
Ruisseau des Chênes	44 84	20 00		
Runnymede	10 20	10 00		
Rupert	22 16	10 00		
Russell, (* 5 trimestres)	236 87	97 50		
Russeltown	73 11	26 00		
Rutherford	20 60	10 00		
Ruthven	185 79	54 00	12 00	
Ryckman's Corners	50 18	28 00		
Ryegate	55 29	18 00		
Rylstone	22 80	10 00		
Ste. Adèle	57 95	22 00		
St. Agatha	121 02	40 00		
St. Agathe	135 16	36 00		
St. Agnès	31 93	10 00		
St. Aimé	156 87	48 00		
St. Alban	74 72	26 00		
St. Albert	25 35	10 00		
St. Alexandre, Iberville	180 66	66 00		
St. Alexandre, Kamouraska	96 30	30 00		
St. Alexis	50 99	20 00		
St. Alphonse	74 54	30 00		
St. Anaclet	26 39	10 00		
St. André	88 52	34 00		
St. André Avelin	131 93	40 00		
St. Andrews, Est	622 77	224 00	16 00	
St. Andrews, Ouest	107 76	45 00		
Ste. Angèle	51 43	16 00		
Ste. Angèle de Laval	83 88	14 00		
St. Anicet	124 81	64 00		
Ste. Anne, Bout de l'Isle	144 79	62 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations avancées.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ste. Anne de Beaupré, auxiliaire, (y compris le revenu de Chateau Richer).....		18 50		
Ste Anne de la Pêrade.....	301 83	118 00	28 00	
Ste. Anne des Monts.....	82 40	34 00		
Ste. Anne des Plains.....	104 94	32 00		
Ste. Anne la Pocatière.....	420 36	284 00	40 00	
St. Ann's, Lincoln.....	113 62	38 00		
St. Anselme.....	135 72	50 00		
St. Antoine, Lotbinière.....	68 18	28 00		
St. Antoine, Rivière Richelieu.....	120 93	38 00		
St. Antonin.....	36 64	12 00		
St. Apollinaire.....	38 70	20 00		
St. Armand, Centre.....	27 43	10 00		
St. Armand Station.....	177 91	84 00	72 00	
St. Arsène.....	116 77	42 00		
St. Athanase.....	328 32	126 00		
St. Aubert.....	62 74	22 00	8 00	
St. Augustin, Percineuf.....	59 26	18 00	16 00	
St. Augustin, Deux Montagnes.....	82 83	36 00		
St. Barnabé, Rivière Yamaska.....	88 13	30 00		
St. Barnabé, St. Maurice.....	53 27	23 00		
St. Barthélemi.....	153 90	64 00		
St. Bazile.....	61 68	18 00		
St. Bazile le Grand.....	42 33	10 00		
Ste. Beatrix.....	26 86	10 00		
St. Benoit.....	96 75	52 00		
St. Bernard.....	62 20	14 00		
St. Bonaventure.....	69 40	26 00		
St. Brigid.....	126 49	44 00		
Ste. Brigitte des Saults.....	20 11	10 00		
St. Bruno.....	76 74	36 00		
St. Camille.....	73 62	20 00		
St. Canute.....	21 18	12 00		
St. Casimir.....	149 89	42 00		
Ste. Catharine, Est.....	61 29	22 00		
St. Catharine, Ouest, (5 trimestres).....	13,517 22	2,857 50	120 00	450 00
St. Célestin.....	116 50	38 00		
St. Césaire.....	503 31	182 00		
St. Charles de Stanbridge.....	43 36	14 06		
St. Charles, Rivière Boyer.....	122 71	50 00		
St. Charles, Rivière Richelieu.....	174 82	78 00		
St. Christophe d'Arthabaska.....	761 81	246 00		
Ste. Claire.....	92 81	38 00	12 00	
St. Clements.....	84 01	34 00		
St. Clet.....	69 16	26 00		
Ste. Clothilda.....	30 57	10 05		
St. Columbin.....	65 00	26 00		
St. Côme.....	10 49	10 00		
St. Constant.....	84 33	36 00		
Ste. Croix.....	162 16	64 00		
St. Cuthbert, (3 trimestres).....	92 34	34 50		
St. Cyriac, (depuis le 1er juillet, 1872).....	1 89	7 00		
St. Cyrille.....	44 38	14 00		
St. Damase.....	138 02	52 00		
St. Damien de Brandon.....	34 83	10 00		
St. Davids.....	138 52	56 00		
St. Denis de la Boutellerie.....	79 17	34 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 d'Ontario et Québec pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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. Denis, Rivière Richelieu.....	225 04	104 00	16 00	
St. Didace.....	71 46	22 00		
St. Dominique.....	117 64	33 00		
St. Dominique des Cèdres.....	11 27	10 00		
Ste. Dorothee.....	21 94	10 00		
St. Edouard.....	91 94	23 00		
St. Edouard de Frampton, Auxiliaire, (y compris le revenu de Frampton).....		10 00		
St. Edwige.....	36 11	10 00		
St. Elie, (depuis le 1er Juillet 1873).....	17 83	7 50		
Ste. Elizabeth.....	150 36	46 00		
St. Eloi.....	36 80	14 00		
St. Elzear.....	63 43	19 00		
Ste. Emélie de l'Energie.....	11 56	10 00		
St. Ephrem de Tring.....	45 46	13 00		
St. Ephrem d'Upton, (* 1 trimestre).....	261 83	104 00	*8 00	
St. Esprit.....	81 02	2 00		
St. Etienne de Beauharnois.....	53 02	24 00		
St. Etienne de Bolton, (ci devant Grass Pond).....	33 69	12 00		
St. Etienne des Grès, (ci-devant St. Etienne).....	88 08	28 00		
St. Eugène.....	208 38	74 00		
St. Eustache.....	363 98	162 00	16 00	
St. Evariste de Forsyth.....	59 59	18 00		
St. Fabien.....	120 39	46 00		
Ste. Famille.....	31 03	12 00		
St. Felicité.....	16 39	10 00		
St. Félix de Valois.....	97 93	28 00		
St. Ferdinand.....	235 04	72 00		
St. Férol, Auxiliaire (y compris le revenu de Chateaufort au Richer).....		11 75		
St. Fidèle.....	34 50	10 00		
Ste. Flavie.....	174 53	86 00	60 00	
St. Flavien.....	19 83	16 00		
Ste. Flore, (3 trimestres).....	17 67	7 50		
St. Foy.....	56 21	20 00		
St. François, Beauce.....	190 17	85 00	16 00	
St. François de Sales.....	21 59	10 00		
St. François d'Orléans.....	22 41	10 00		
St. François du Lac.....	209 44	70 00		
Ste. Françoise.....	5 61	9 50		
St. François, Montmagny.....	118 45	44 00		
St. Frédéric.....	33 00	10 00		
St. Gabriel de Brandon.....	209 59	62 00		
Ste. Geneviève.....	121 23	40 00		
St. George, Beauce.....	97 73	34 00		
St. George, Brant.....	425 31	123 00		
St. George de Windsor.....	59 58	20 00		
St. Germain de Grantham.....	181 40	44 00		
Ste. Gertrude.....	61 46	24 00		
St. Gervais.....	163 35	56 00		
St. Giles.....	56 51	24 00	24 00	
St. Grégoire.....	264 38	88 00	32 00	
St. Guillaume d'Upton.....	263 40	70 00		
Ste. Hélène.....	78 40	26 00		
Ste. Hélène de Bagot.....	74 53	22 00		
St. Helens.....	168 02	54 00		
Ste. Hénédine.....	87 71	24 00	12 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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 Henri	179 22	64 00	75 00	
St. Henri Station	36 17	10 00		
St. Hermas	114 17½	38 00		
St. Hermenegilde	8 50	10 00		
St. Hilaire Station	277 27	48 00	250 00	
St. Hilaire Village	116 85	42 00		
St. Hippolyte de Kilkenny	21 48	10 00		
St. Honoré	18 10	10 00		
St. Hubert	125 49	52 00		
St. Hugues	281 25	88 00	48 00	
St. Hyacinthe	2,647 10	678 00	120 00	80 00
St. Irénée	48 77	16 00		
St. Isidore, Dorchester	120 65	46 00		
St. Isidore, Laprairie	90 14	38 00		
St. Ives	31 67	10 00		
St. Jacobs	233 53	86 00		
St. Jacques	166 50	50 00		
St. James' Park, Aux. (y comp. le revenu de London)		10 00		
St. Jacques le Mineur	85 75	26 00		
St. Janvier	63 21	18 00		
St. Jean Baptiste de Montréal	218 65	66 00		
St. Jean Baptiste de Rouville	127 91	42 00		
St. Jean Chrysostôme, Chateauguay	344 38	140 00		
St. Jean Chrysostôme, Lévis	75 30	48 00		
St. Jean de Matha	99 18	28 00		
St. Jean des Chaillons	156 55	58 00		
St. Jean d'Orléans	110 22	32 00		
St. Jean Port Joli	222 44½	70 00		
St. Jérôme	323 46½	104 00	49 50	
St. Joachim	68 14	20 00		
St. Joachim de Shefford	14 24	10 00		
St. Johns, Est. (* y compris arrérages)	2,565 79	616 00	240 00	*100 00
St. Johns, Ouest	33 29	12 00		
St. Joseph	242 37	86 00		
St. Joseph du Lac	47 74	18 00		
St. Jude	95 37	42 00		
Ste. Julie	38 14	14 00		
Ste. Julie de Somerset	162 81	56 00		
Ste. Julienne	60 39	32 00		
St. Justin	49 30	14 00		
Ste. Justine de Newton	64 76	22 00		
St. Lambert	71 80	22 00		
St. Lambert, Montréal	51 34	16 00		
St. Laurent d'Orléans	74 59	26 00		
St. Laurent, Montréal	387 90	140 00		
St. Lazare	52 76	18 00		
St. Léon	133 82	52 00		
St. Léonard	42 30	14 00		
St. Liboire	153 47	54 00		
St. Ligouri	57 58	16 00		
St. Lin	142 75	42 00		
St. Louis de Gonzague	211 28	86 00		
Ste. Louise	66 10	24 00		
St. Luc	53 99	16 00		
Ste. Luce	103 40	30 00		
St. Magloire	4 53	10 00		
St. Malo	32 79	10 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expédition en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu. brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
St. Marc.....	90 03	30 00		
St. Marcel.....	74 68	24 09		
Ste. Marguerite.....	84 27	26 00		
Ste. Marie de Monnoir.....	445 61	142 00		
Ste. Marthe, (2 trimestres).....	81 25	29 00		
St. Martin.....	116 66	40 00		
Ste. Martine.....	191 19	62 00		
St. Mary's, (5 trimestres).....	3,787 11	1,035 00	100 00	150 00
St. Mathias.....	94 96	30 00		
St. Mathieu.....	18 85	10 00		
St. Maurice.....	144 83	46 00		
St. Maurice, Forges.....	18 18	10 00		
St. Michel.....	178 13	74 00		
St. Michel des Saints.....	56 83	22 50		
St. Modeste.....	34 23	12 00		
Ste. Monique.....	119 31	38 00		
Ste. Monique des Deux Montagnes, (du 1er juin, 1872).....	31 35	8 33		
St. Narcisse.....	52 85	16 00		
St. Nicholas.....	122 83	62 00	16 00	
St. Norbert.....	55 13	18 00		
St. Octave.....	76 40	20 00		
St. Ola.....	12 78	10 00		
St. Onézime.....	24 62	10 00		
St. Ours.....	277 50	126 00	16 00	
St. Pacôme, (2 trimestres).....	42 93	16 00		
St. Paschal.....	162 71	50 00		
St. Patrick's Hill.....	155 12	42 00		
St. Paul de l'Industrie.....	50 54	24 00		
St. Paul du Buton.....	29 07	10 00		
St. Paulin.....	68 12	18 00		
St. Paul l'Hermite.....	67 26	52 00	16 00	
St. Paul's Bay.....	388 54	132 00	48 00	
Ste. Perpetue, (du 1er juillet, 1872).....	2 04	7 50		
St. Philippe.....	81 81	28 00		
St. Philippe d'Argenteuil, (ci-devant Muddy Branch).....	56 58	24 00		
St. Philippe de Néry.....	60 89	16 00		
Ste. Philomène.....	91 14	32 00		
St. Pie.....	277 77	116 00		
St. Pierre Baptiste.....	29 01	10 00		
St. Pierre d'Orléans.....	20 95	12 00		
St. Pierre les Becquets.....	200 97	98 00		
St. Pierre Montmagny.....	176 36	48 00	6 00	
St. Placide.....	80 55	32 00		
St. Polycarpe.....	241 95	110 00		
St. Prime, (du 1er octobre, 1872).....	8 39	4 16		
St. Prosper.....	38 14	14 00		
St. Raphaël, est.....	154 09	50 00		
St. Raphaël, ouest.....	88 47	36 00		
St. Raymond.....	88 33	34 00		
St. Régis.....	22 96	10 00		
St. Rémi.....	349 88	122 00	32 00	
St. Robert.....	66 11	26 00		
St. Roch de Québec.....	2,002 55	560 00		100 00
St. Roch de Richelieu.....	63 60	26 00		
St. Roch des Aulnaies.....	74 10	26 00		
St. Roch l'Achigan.....	81 28	32 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 d'Ontario et Québec pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ste. Romaine.....	36 91	10 00		
Ste. Rosalie.....	96 77	40 00		
Ste. Rose.....	114 99	42 00		
St. Sauveur.....	81 46	24 00		
St. Sauveur de Québec.....	807 02	226 00		
Ste. Scholastique.....	282 94	126 00		
St. Sébastien.....	185 37	70 00		
St. Sévère.....	28 89	10 00		
St. Simon de Rimouski.....	94 63	44 00		
St. Simon de Yamaska.....	205 24	66 00		
Ste. Sophie.....	126 19	40 00		
Ste. Sophie de Lacorne.....	49 69	20 00		
St. Stanislas.....	157 21	52 00		
St. Stanislas de Kostka.....	78 07	24 00		
St. Sulpice.....	58 76	22 00		
St. Sylvester.....	115 95	36 00		
St. Sylvester, est.....	183 27	54 00		
St. Théodore.....	77 45	26 00		
St. Théodore de Chertsey.....	25 15	10 00		
Ste. Thérèse de Blainville.....	367 50	112 00		
St. Thomas, est.....	52 40	20 00		
St. Thomas, ouest, (5 trimestres ; *y compris arrérages)	6,984 63	1,725 50	150 00	*270 00
St. Timothée.....	110 99	42 00		
St. Tite.....	58 05	20 00		
St. Urbain, Charlevoix, (bureau aux. au 30 juin, 1872)	14 75	5 00		
St. Urbain, Chateauguay.....	94 75	36 00		
Ste. Ursule.....	104 89	28 00		
St. Valentine.....	119 84	44 00		
St. Valérien.....	63 63	16 00		
St. Vallier.....	122 75	38 00		
Ste. Victoire.....	60 01	20 00		
St. Victor de Tring.....	60 54	22 00		
St. Vincent de Paul.....	220 72	78 00		
St. Wenceslas.....	46 15	14 00		
St. Williams.....	205 86	66 00		
St. Zénon.....	3 21	10 00		
St. Zépherin.....	98 33	36 00		
St. Zotique.....	69 01	30 00		
Sable.....	29 80	12 00		
Sabrevois.....	81 98	30 00		
Saintfield.....	77 52	30 00		
Salem.....	238 24	90 00		
Salford.....	156 93	62 00		
Salmonville.....	43 25	14 00		
Sanborn.....	8 33	10 00		
Sandfield.....	38 94	12 00		
Sandford.....	115 42	36 00		
Sandhill, (* 2 trimestres)	139 14	62 00	*8 00	
Sandhurst.....	63 78	26 00		
Sand Point, (*y compris arrérages)	391 17	136 00	*134 00	
Sandwich.....	571 30	130 00	48 00	80 00
Sandy Beach.....	33 64	12 00		
Saravak.....	36 56	14 00		
Sarepta.....	34 50	22 00		
Sarnia, (5 trimestres)	5,079 22	1,145 00	200 00	200 00
Saugeen.....	640 78	240 00	16 00	
Sault au Cochon, (du 1er février, 1873)	4 21	1 87		

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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Sault au Récollet.....	156 78	120 00		
Sault Ste. Marie.....	397 65	90 00	48 00	48 00
Savage's Mills.....	46 37	16 00		
Sawyer ville.....	237 37	86 00		
Scarboro'.....	105 90	42 00		
Schomberg.....	396 51	122 00		
Scone.....	47 48	14 00		
Scotch Block.....	23 68	12 00		
Scotland.....	312 93	112 00		
Seugog.....	29 47	10 00		
Seaforth.....	2,925 74	714 00	100 00	120 00
Seaton, (depuis le 1er juillet 1872).....	17 47	7 50		
Sebringville.....	286 86	94 00		
Seeley's Bay.....	111 34	34 00		
Seely, (depuis le 1er août 1872).....	8 95	5 83		
Seguin Falls.....	29 45	10 00		
Selby.....	100 66	40 00		
Selkirk.....	272 97	86 00	16 00	
Selton.....	74 32	32 00		
Selwyn.....	59 56	20 00		
Seneca.....	1,275 15	386 00	30 00	40 00
Settrington.....	20 24	10 00		
Seyern Bridge.....	239 81	69 00		
Seigné.....	5 89	10 00		
Shakespeare.....	317 98	112 00		
Shamrock.....	33 88	12 00		
Shanick.....	9 18	10 00		
Shanly.....	36 09	11 50		
Shannonville.....	392 42	134 00		
Shanty Bay.....	108 69	14 00		
Sharon.....	194 77	74 00	16 00	
Sharpton.....	17 60	10 00		
Shawbridge.....	28 85	12 00		
Shawenegan.....	57 20	20 00		
Sheenboro'.....	37 23	10 00		
Sheffield.....	138 30	48 00		
Shefford Mountain.....	43 31	18 00		
Shelburne.....	160 48	30 00		
Sheldon.....	13 26	10 00		
Sheldrake, (depuis le 1er Août 1872).....	4 11	6 67		
Sherbrooke, (5 trimestres).....	5,778 81	1,220 00	104 00	200 00
Sheridan.....	41 36	20 00		
Sherkston.....	107 86	20 00		
Sherrington.....	135 06	46 00		
Shetland.....	59 93	36 00		
Shigawake.....	32 01	12 00		
Shipley.....	61 71	28 00		
Shoolbred.....	57 71	20 00		
Shrewsbury.....	11 69	10 00		
Shrigley.....	17 89	10 00		
Sierra.....	40 75	12 00		
Sillery Cove.....	193 46	60 00		
Sillsville.....	15 76	10 00		
Siloam.....	44 74	10 00		
Silver Hill.....	74 64	22 00		
Silver Islet.....	373 03	40 00		
Simcoe.....	2,740 01	766 00	144 00	120 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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Singhampton	170 71	76 00	18 00	
Six Portages	65 74	44 00		
Skipness	8 74	10 00		
Skye	26 25	14 00		
Sleswick	30 49	12 00		
Sligo	14 14	14 00		
Smithfield	114 97	32 00		
Smith's Falls	1,629 20	438 00	16 00	60 00
Smith's Mills	163 87	30 00		
Smithurst, (3 trimestres)	6 82	7 50		
Smithville, Lincoln	471 89	166 00		
Solina	59 16	26 00		
Sombra	251 34	102 00	24 00	
Somersset	491 90	204 00	32 00	
Sonya	80 60	40 00		
Soperton	32 64	10 00		
Sorel	2,036 83	558 00	108 00	80 00
South Barnston	30 36	10 00		
South Bay, (depuis le 1er Juin 1872)	9 04	8 33		
South Bolton	64 80	26 00		
South Cayuga	144 93	38 00		
South Douro	57 58	22 00		
South Dummer	59 37	22 00		
South Durham	330 09	108 00		
South Elmsley	108 33	36 00		
South Ely	57 16	20 00		
South Finch	106 33	34 00		
South Gloucester	51 34 ¹	20 00		
South Gower	78 49	28 00		
South Granby	29 33	16 00		
South Ham	42 31	14 00	24 00	
South La Graisse	31 31	10 00		
South Lake	35 15	14 00		
South March	96 31	32 00		
South Middleton	51 43	16 00		
South Monaghan	97 62	34 00		
South Mountain	214 99	70 00		
South Quebec	638 04	242 00		
South Roxton	16 14	10 00		
South Stukeley, (ci-devant Stukeley)	172 73	44 00		
South Zorra	88 06	34 00		
Spaffordton	15 90	10 00		
Spanish River	79 19	28 00		
Sparta	374 57	150 00		
Speedie	95 73	32 00		
Speedside	46 38	20 00		
Spence, (depuis le 1er Août 1872)	39 48	8 85		
Spencer Cove	107 72	84 00		
Spencerville	277 47	96 00	20 00	
Spring Arbor	23 37	10 00		
Springbank	30 40	12 00		
Springfield	299 17	74 00		
Springford	216 41	84 00		
Springvale	58 35	16 00		
Springville	117 86	48 00		
Stafia	82 16	26 00		
Stafford	26 12	10 00		

RAPPORT No. 3, A.—Détail des salaires, allocations pour expéditions ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions.	Allocations pour loyers combustible et éclairage.
Stamford.....	203 34	78 00		
Stanbridge, Est.....	307 48	112 00		
Stanbridge, Station de (* 1 trimestre).....	193 83	60 00	* 15 00	
Stanbury.....	16 77	10 00		
Standon.....	41 80	18 00		
Stanford.....	548 35	180 00	32 00	
Stanhope.....	132 07	48 00		
Stanley's Mills.....	66 70	32 00		
Stanstead.....	509 83	220 00	160 00	
Stanton.....	31 10	18 00		
Starnesboro'.....	74 04	28 00		
Stayner.....	1,142 13	414 00	36 00	40 00
Steele.....	27 56	10 00		
Stella.....	139 35	50 00		
Stevensville.....	180 05	56 00		
Stewartville, (ci-devant Ile Balmer's).....	87 42	24 59		
Stirling.....	793 31	246 00	32 00	
Stirton.....	98 00½	32 00		
Stisted, (fermé aux mois de janvier et février 1873).....	27 63½	16 00		
Stittsville, (* 3 trimestres).....	144 36	42 00	* 22 00	
Stockdale.....	38 77	18 00		
Stockwell.....	27 97½	14 00		
Stoco.....	82 16	24 00		
Stoke Centre.....	15 98	10 00		
Stoketon.....	12 42	10 00		
Stonefield.....	151 84	52 00		
Stoneham.....	13 13	10 00		
Stony Creek.....	161 51	62 00	32 00	
Stony Point.....	136 87	46 00		
Stornoway, (* 2 trimestres).....	181 86	50 62	* 16 00	
Stottville.....	123 90	54 00	72 00	
Stouffville.....	416 52	148 00	48 00	
Stowe.....	34 09	14 00		
Strabane.....	101 15	40 00		
Stratfordville.....	174 02	60 00		
Strangford.....	36 00	10 00		
Stratford, (3 trimestres).....	6,644 56	1,480 00	150 00	200 00
Strathallan.....	88 23	36 00		
Strathburn.....	69 02	26 00		
Strathnairn.....	27 66	10 00		
Strathroy.....	3,106 18	684 00	32 00	120 00
Streetsville.....	552 21	200 00		
Stromness.....	113 02	44 00		
Sullivan.....	170 16½	56 00		
Summerstown.....	117 69	38 00		
Summerville.....	87 27	32 00		
Sunbury.....	78 26	26 00		
Sunderland.....	236 07	46 00		
Sunnidale.....	34 33	10 00		
Sutherland's Corners.....	67 32	28 00	16 00	
Sutton.....	342 91	122 00		
Sweaburg.....	131 12	42 00		
Sweetsburg.....	399 11	232 00	21 00	
Switzerville.....	16 84	10 00		
Sydenham Place.....	70 86	28 00		
Sydney Crossing (du 1er janvier 1873).....	2 27	2 50		
Sylvan.....	111 73	40 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires ; allocations pour expéditions ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
Tadousac.....	171 59	48 00	30 00	
Talbotville Royal.....	86 33	32 00		
Tamworth.....	441 98	180 00		
Tannery Ouest.....	309 07	80 00		
Tapleystown.....	69 11	30 00		
Tara.....	278 17	78 00		
Tarbert.....	17 76	10 00		
Tatlock.....	26 63	10 00		
Taunton.....	61 03	10 00		
Tavistock.....	453 00	138 00		
Taylorholme, (fermé le 30 novembre 1872).....	11 90	6 67		
Tecumseth.....	221 92	50 00		
Teeswater.....	550 06	162 00		
Teeterville.....	140 98	48 00		
Telfer.....	41 58	20 00		
Temperanceville.....	60 20	10 00		
Templeton.....	115 92	42 00		
Tempo.....	47 87	22 00		
Tennyson.....	12 09	10 00		
Terrebonne.....	645 68	208 00		
Tessierville.....	66 39	24 00		
Teston.....	53 06	18 00		
Teviotdale.....	98 74	44 00		
Thamesford.....	240 14	106 00		
Thamesville.....	644 61	164 00	16 00	
Thanet.....	25 92	16 00		
Thiers, (depuis le 1er juin 1872).....	4 14	8 33		
Thistletown.....	127 55	48 00		
Thomasburg.....	131 69	42 00		
Thompsonville.....	35 09	12 00		
Thornbury.....	412 01	88 00		
Thornby.....	10 15	10 00		
Thorndale.....	188 77½	70 00	12 00	
Thorne Centre.....	33 69	12 00		
Thornhill.....	338 15	120 00	32 00	
Thornton.....	129 11	40 00		
Thorold.....	1,240 62	406 00		40 00
Trois-Rivières.....	3,248 28½	786 00	240 00	120 00
Thunder Bay.....	714 15	138 00		
Thurlow.....	31 04	14 00		
Thurso.....	331 66	130 50	16 00	
Tilbury Est.....	84 95	34 00		
Tilsonburg.....	1,398 96	320 00	20 00	
Tintern, (depuis le 1er juin 1872).....	8 49	8 33		
Tiverton.....	405 54	122 00		
Toledo.....	178 98½	62 00		
Topping.....	38 55	20 00		
Tormore.....	26 22½	16 00		
Toronto, (13 mois ; salaires et dépenses énumérées ailleurs).....	133,714 57			
Tottenham.....	134 28	50 00		
Townsend Centre.....	43 96	16 00		
Trafalgar.....	124 28	52 00	16 00	
Traverston.....	30 51	12 00		
Treadwell.....	30 82	12 00		
Treacastle.....	74 36	44 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Tremblay.....	38 30	10 00		
Trenholm.....	58 16	20 00		
Trenton.....	1,627 50	502 00		60 00
Trois Pistoles.....	336 73	152 00		
Trois Saumons.....	45 82	16 00		
Trout Lake.....	34 43	12 00		
Trout River.....	39 29	16 00		
Trowbridge.....	89 50	30 00		
Troy.....	92 99	32 00		
Trudell.....	98 56	34 00		
Tuam.....	95 16	18 00		
Tullamore.....	88 90	44 00		
Turtle Lake.....	7 08	10 00		
Tuscarora.....	94 19½	34 00		
Tweed.....	373 41	110 00		
Tweedside.....	25 97	10 00		
Tyneside.....	31 95	10 00		
Tyrconnell.....	80 02	50 00		
Tyrone.....	173 82	60 00		
Tyrell.....	55 79	22 00		
Udora.....	52 51	14 00		
Uffington.....	99 25	28 00		
Uford.....	15 01	10 00		
Ullswater.....	49 13	10 00		
Ulster.....	5 8	10 00		
Ulverton.....	262 6	98 00		
Umfraville.....	14 71	10 00		
Underwood.....	215 06	70 00		
Union.....	241 65	86 00		
Unionhill.....	14 87	10 00		
Unionville.....	254 77	88 00	28 00	
Uphill, (depuis le 1er août 1872).....	29 18	7 50		
Upper Bedford, (depuis le 1er août 1872).....	114 93	7 50		
Upper Wakefield, (depuis le 1er mai 1872).....	62 25	9 17		
Uptergrove.....	151 94	36 00		
Utica.....	79 70	34 00		
Utopia.....	72 66	22 00		
Utterson.....	67 25	54 00		
Utoxeter.....	48 33	18 00		
Uxbridge.....	1,357 08	328 00	32 00	40 00
Vachell.....	40 52	12 00		
Vaillancourt.....	13 02	10 00		
Valcartier.....	73 10	30 00		
Valcourt.....	57 97	20 00		
Valentia.....	44 71	12 00		
Valetta.....	127 89	30 00		
Vallentyne.....	61 94	24 00		
Valletort.....	23 22	10 00		
Valleyfield.....	503 95	152 00		
Valmont.....	41 12	12 00		
Vanattar.....	19 24	10 00		
Vanbrugh.....	79 48	26 00	16 00	
Vandecar.....	39 04	18 00		
Vandeleur.....	31 45	10 00		
Vanderk Hill.....	634 89	224 00		
Vancouver.....	55 41	16 00		
Vanvaack.....	31 50	10 00		

ETAT No. 3, A. — Détail des salaires ; allocations pour expéditions ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de de poste.	Revenu	Salaires.	Allocations	Allocations
	brut.		pour expéditions.	pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Varenes	262 55 $\frac{1}{2}$	86 00		
Varna	172 31	54 00		
Varney	61 46	20 00		
Vasey	50 14	10 00		
Vaudreuil	204 46	138 00		
Veighton	25 05	10 00		
Vellere	47 99	16 00		
Venice	12 31	10 00		
Vennachar	17 49	10 00		
Venosta	35 99	10 00		
Ventnor	72 70	26 00		
Ventry	15 88	10 00		
Verchères	236 89	98 00		
Verdun	30 12	10 00		
Vereker	36 53	10 00		
Vernon	68 67	28 00		
Vernonville	78 78	28 00		
Verona	26 74	10 00		
Versailles	67 79	18 00		
Verschoyle, (fermé le 31 décembre, 1872)	41 38	12 00		
Vesta	39 46	16 00		
Vicars	50 82	26 00		
Victoria Corners	30 89	12 00		
Victoria Harbor, (du 1er mai, 1872)	25 98 $\frac{1}{2}$	9 17		
Victoria Square	93 38	32 00		
Vienna	690 66	292 00	72 00	
Viger	36 86	16 00		
Vigo	31 26	10 00		
Vilette, (du 1er mars, 1873)	0 33	0 83		
Village des Aulnaies	161 53	52 00		
Village Richelieu	112 80	42 00		
Villanova	43 24	18 00		
Villiers	28 46	12 00		
Vincennes	26 23	12 00		
Vine	45 97	14 00		
Vinoy	6 21	10 00		
Vinton	8 89	10 00		
Violet	58 68	24 00		
Virgil	77 54 $\frac{1}{2}$	28 00		
Vittoria	477 81	162 00		
Vivian	20 44	10 00		
Vroomanton	113 52	36 00		
Vyner	16 70	10 00		
Wabashene	181 72	49 56		
Wakefield	249 14	78 00		
Waldemar	54 88	18 00		
Wales	201 71	68 00	48 00	
Walkerton	2,143 64	594 00	200 00	80 00
Walkerville	382 97	120 00		
Wallace	33 75	14 00		
Wallaceburg	708 07	212 00	16 00	
Wallacetown	380 85	118 00	24 00	
Wallbridge	63 81	24 00		
Wallenstein	7 19	10 00		
Walmer	33 69	12 00		
Walpole Island, (fermé le 31 décembre, 1872)	10 99	7 50		
Walsh	83 62	36 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

—Suite.

Nom du bureau de poste.	Revenu. brut.	Salaires.	Allocations pour expédi- tions.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Walter's Falls.....	74 30	34 00		
Waltham.....	53 77	16 00		
Walton.....	211 39	70 00		
Wanstead, (5 trimestres).....	99 41	45 00	20 00	
Warburton.....	21 77	10 00		
Warden.....	70 30	24 00		
Wardsville.....	601 97	210 00	16 00	
Wareham.....	38 06	10 00		
Warkworth.....	626 32	186 00		
Warmminster, (*2 trimestres).....	50 86	16 00	*6 00	
Warner.....	29 84	16 00		
Warsaw.....	188 38	56 00		
Wartburg.....	40 37	28 00		
Warwick, Est, (1 trimestre).....	102 14	38 00		
Warwick, Ouest.....	186 53	70 00		
Washago.....	79 00	20 00		
Washington.....	142 82	54 00		
Waterdown.....	566 16	194 00		
Waterford.....	655 64	278 00	32 00	
Waterloo, Est.....	1,257 52	424 00	48 00	40 00
Waterloo, Ouest.....	1,861 62	660 00	16 00	80 00
Waterville.....	246 51	80 00		
Watford.....	874 62	244 00		
Watson's Corners.....	95 86	28 00		
Waubamuk.....	36 82	10 00		
Waubuno.....	38 17	10 00		
Waupoos.....	64 63	18 00		
Waverley.....	119 73	20 00		
Way's Mills.....	45 46	10 00		
Weedon.....	69 13	22 00		
Welcome.....	70 12	26 00		
Welland.....	1,339 74	358 00		60 00
Welland Port.....	206 31	82 00		
Wellesley.....	257 69	78 00	24 00	
Wellington.....	357 71	132 00		
Wellington Square.....	583 07	214 00	48 00	
Wellman's Corners.....	40 54	18 00		
Wendover.....	81 59	28 00		
West Arran.....	47 17	18 00		
West Bolton.....	11 51	16 00		
West Brome.....	137 15	45 00		
West Brook.....	131 21	44 00		
West Broughton.....	81 08	20 00		
Westbury.....	33 76	16 00		
West Ditton.....	38 03	12 00		
West Essa.....	67 95	26 00		
West Farnham.....	815 57	220 00	24 00	
Westfield.....	46 25	20 00		
West Flamboro'.....	199 12	76 00		
West Huntingdon.....	49 89	18 00		
West Huntley.....	25 68	10 00		
West Lake.....	21 19	10 00		
West McGillivray.....	52 28	28 00		
West Magdala.....	20 10	19 00		
Westmeath.....	215 93	70 00		
West Montrose.....	34 23	16 00		
Weston.....	559 34	242 00	16 00	

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible, et éclairage, revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.
—*Suite.*

Noim du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
West Osgoode.....	65 41	26 00		
Westover.....	97 89	34 00		
Westport.....	285 57	102 00		
West Potton.....	16 56	10 00		
West Shefford.....	232 49	68 00		
West Winchester.....	361 86	118 00		
Westwood.....	90 62	40 00		
Wexford.....	93 59	34 00		
Whalen.....	31 31	14 00		
Wheatland.....	38 88	20 00		
Wheatley.....	170 11	44 00		
Whitby (5 trimestres; * 4 trimestres)	4,003 52	1,117 50	250 00	* 120 00
Whitehurst.....	35 39	10 00		
White Lake.....	147 11	42 00		
White Rose.....	34 15	10 00		
Whitevale.....	232 13	64 00		
Whitfield.....	31 65	12 00		
Whittington.....	58 45	16 00		
Whitton.....	13 18	10 00		
Wiarton.....	112 15	28 00		
Wick.....	152 16	48 00		
Wicklow.....	87 32	36 00		
Widder.....	105 32	36 00		
Widder, Station de.....	586 65	190 00		
Wilfrid.....	69 76	28 00		
Wilkesport.....	152 34	42 00		
Willetsholme.....	14 81	10 00		
Williamstown.....	251 44	126 00		
Willisroft.....	14 90	10 00		
Willowdale.....	86 07	38 00		
Willowgrove, (à la fin des mois de juin et juillet 1872)	50 20	16 50		
Wilmur.....	27 87	12 00		
Wilton.....	139 81	46 00		
Winchelsea.....	57 07	22 00		
Winchester.....	322 42	104 00		
Winchester Springs.....	100 91½	34 00		
Windermere.....	26 92	16 00		
Windham (entée, 5 trimestres).....	99 62	32 50		
Windsor, (5 trimestres).....	4,273 04	1,462 00	812 50	250 00
Windsor Mills.....	508 69	156 00		
Winfield.....	68 54	22 00		
Winger.....	32 54	10 00		
Wingham.....	924 20	278 00	50 00	
Winona, (* y compris arrérages).....	112 77	38 00	* 119 00	
Winterbourne.....	128 15½	62 00		
Winthrop.....	90 08	26 00		
Wisbeach.....	73 59	32 00	32 00	
Woburn.....	76 47	28 00		
Wolfe Island.....	327 45	132 00		
Wolfstown.....	88 56	20 00		
Wolverton.....	96 82½	30 00		
Woodbridge.....	880 02	246 00		
Woodburn.....	57 23	20 00		
Woodbury, (arr. le 31 mai 1872).....	6 19	1 67		
Woodford.....	120 61	34 00		
Woodham.....	92 46½	28 00		
Woodhill.....	51 19	18 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires, allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage, revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.
—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions	Allocations, pour loyers combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Woodlands	42 50 $\frac{1}{2}$	20 00		
Woodside	67 36	20 00		
Woodslee	178 22	46 00	24 00	
Woodstock, (5 trimestres)	6,749 91	1,657 50	75 00	250 00
Woodville	518 47	144 00	32 00	
Wooler	103 45	34 00		
Wotton	144 76	50 00		
Wright	244 34	76 00		
Wroxeter	577 52	224 00	50 00	
Wyandott	25 19	10 00		
Wyebridge, (5 trimestres)	237 97	72 50		
Wyoming	612 49	230 00	60 00	
Yamachiche	252 11	92 00	16 00	
Yamaska	152 95	56 00	48 00	
Yarker	101 51	42 00		
Yarm	25 75 $\frac{1}{2}$	10 00		
Yarmouth Centre	81 41	38 00		
Yelverton	81 81	10 00		
Yeovil	41 88	10 00		
York	392 63	126 00		
York Mills	111 54	50 00		
York River	49 91	18 00		
Yorkville	1,653 52	422 00		60 00
Young's Point	29 71	10 00		
Zealand	17 64	10 00		
Zephyr	50 92	12 00		
Zetland	17 63	10 00		
Zimmerman	97 98	36 00		
Ziska, (du 1er mai 1872)	10 18	8 33		
Zurich	27 98	98 00		
Totaux	\$1,122,810 36 $\frac{1}{2}$	\$202,389 48	\$20,469 88	\$12,091 00

A. CAMPBELL,

Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

ÉTAT No. 3, B.

DETAIL de tous les paiements pour salaires, etc., dans la Nouvelle-Ecosse, montrant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou devoir exécuté, et le montant payé durant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Service.	Montant.	
BUREAU DES INSPECTEURS.			
		\$	cts.
A. Woodgate.....	Inspecteur des bureaux-de-poste.....	2 400	00
F. M. Passow.....	Assistant-Inspecteur des bureaux-de-poste.....	1 600	00
T. Southall.....	Commis de 2e classe.....	979	99
A. Burnham.....	do 3e do.....	600	00
R. R. McMillan.....	Messenger.....	500	00
E. McMillan.....	Gardien.....	80	00
BUREAU DES EXPÉDITIONS D'ARGENT DE LA N.-E.			
J. H. Thorne.....	Surintendant.....	1 600	00
F. W. Creighton.....	Commis de 2e classe.....	959	99
S. S. Thorne.....	do 4e do.....	440	00
T. Conran.....	Messenger.....	500	00
BUREAU DE POSTE D'HALIFAX.			
B. W. Cochran.....	Maitre de poste.....	2 000	00
W. Small.....	Commis de 1ère classe.....	1 100	00
F. V. Tremain.....	do 2e do.....	900	00
J. B. Gray.....	do 2e do.....	900	00
T. W. De Wolf.....	do 2e do promu de la 3e classe, 1er janvier 1873.....	750	00
A. H. Cunningham.....	do 3e do (moins l'amende).....	599	00
J. D. Story.....	do 3e do.....	600	00
W. H. Chamberlain.....	do 4e do.....	420	00
W. H. Donovan.....	do 4e do.....	420	00
I. Le Vesconte.....	do 4e do.....	480	00
J. Flowers.....	do 4e do.....	380	00
C. Legg.....	do 4e do promu de commis temporaire 1er déc. 1872 (y compris arrérages).....	390	
T. Southall, jr.....	do 4e do promu de commis temporaire 1er déc. 1872 (y compris arrérages).....	380	97
J. B. Cunningham.....	do 4e do du 1er décembre 1872, au 31 janvier 1873; aussi commis temporaire du 16 sept. au 13 novembre 1872.....	135	00
R. P. O'Brien.....	do 4e do du 10 décembre 1872, to 31 mars 1873.....	111	30
G. Piers.....	do 4e do du 18 février 1873.....	131	78
D. Stewart.....	do 4e do du 8 avril 1873.....	82	69
T. W. Casey.....	do 4e do du 9 avril 1873.....	81	70
J. Taylor.....	do 4e do du 14 avril 1873.....	76	77
J. O'Brien.....	do 4e do du 24 avril 1873.....	67	00
Geo. Paw.....	do 4e do du 5 mai 1873.....	56	13
C. Smith.....	Facteur (y compris arrérages).....	639	98
M. Collins.....	do.....	639	98
J. Fitzgerald.....	do.....	639	98
J. S. Wilson.....	do.....	540	00
F. Saunders.....	do.....	470	00
J. Wilson.....	do.....	430	62
D. Sutherland.....	do.....	410	00

REPORT No. 3, B.—Détail des paiements pour salaires, etc, dans la Nouvelle-Ecosse, indiquant dans chaque cas le nom de la personne, les services ou devoirs exécutés et le montant payé pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.
E. Carroll	Facteur (y compris arrérages).....	395 00
W. Craig	do do	250 00
C. H. Hamilton.....	Commis temporaire, au 31 décembre 1872 (y compris arrérages)....	272 25
J. King	do au 31 août 1872	50 00
F. Cochran	do du 14 novembre 1872 au 8 mars 1873.....	152 98
—		
SERVICE DE LA MALLE PAR CHEMINS DE FER.		
J. L. Barnhill	Commis de malle de chem. de fer, de 2e classe	664 20
F. Huntingdon.....	do do 2e classe promu de 3e classe le 1er nov. 1872..	633 07
E. A. Bent.....	do do 3e classe	540 30
A. Brown	do do 3e classe	524 60
F. P. Bent	do do 3e classe	520 10
J. M. Gabriel	do do 3e classe du 1er décembre 1872	327 90
R. Davison.....	do do 3e classe do do	322 70
J. V. Gavaza.....	do do 3e classe du 14 mars 1873	181 73
Total.....		\$28,327 71

A. CAMPBELL,

Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

ETAT No. 3, B.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

—Suite.

Nom du bureau de poste.	Revenu.	Salaires.	Allocations	Allocations
	brut.		pour expédi- tions.	pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Acadia Mines.....	303 33	68 00		
Advocate (Havre).....	176 67	50 00		
Amherst.....	2,920 40	908 00	150 00	120 00
Annapolis.....	1,239 26	544 00		60 00
Antigonishe.....	1,360 02	450 00		40 00
Arichat.....	855 71	304 00		
Athol (bureau provisoire au 31 octobre 1872).....	105 21	20 00		
Aylesford.....	488 18	178 00		
Baddeck.....	636 47	266 00		
Barrington.....	1,210 40	386 00		40 00
Bear River (côté ouest).....	508 23	216 00		
Beaver River Corner.....	122 30	56 00		
Berwick.....	452 27	204 00		
Boulardarie.....	160 47	87 00		
Bridgetown.....	1,044 72	382 00		40 00
Bridgewater.....	1,320 73	452 00		40 00
Brockfield.....	147 03	60 00		
Caledonia Corner.....	241 95	56 00		
Canning.....	836 47	316 00		
Canso.....	319 50	120 00		
Cape George.....	88 08	34 00		
Chester.....	522 57½	190 00		
Christmas (Ile).....	74 75	14 00		
Clementsport.....	308 75	138 00		
Cow Bay.....	590 35	186 00		
Cross Roads, Country Harbor.....	145 47	64 00		
Dartmouth.....	1,382 22	468 00		40 00
Digby.....	1,402 46	522 00		60 00
Durham.....	166 49	97 00		
Economy.....	383 01	212 00		
Elmsdale.....	126 62	52 00		
Enfield.....	127 33	68 00		
English Town.....	222 87	104 00		
Five Islands.....	201 92	82 00		
Glenelg.....	58 96	63 00		
Glangarry Station.....	132 78	62 00		
Goldenville.....	417 92	118 00		
Goose River.....	213 92	68 00		
Granville Ferry.....	467 09	146 00		
Great Village.....	466 28	254 00		
Guysborough.....	777 89	378 00		
Halifax, (13 mois de salaires et dépenses comptés ailleurs).....	37,488 07			
Hantsport.....	570 98	208 00		
Hebron.....	279 59	70 00		
Kentville.....	2,506 77	524 00		80 00
Lawrencetown.....	664 79	330 00		40 00
Lingan.....	332 80	64 00		
Little Glace Bay.....	440 29	172 00		
Liverpool.....	2,624 67	560 00		80 00
Locke Port.....	422 71	138 00		
Londonderry.....	706 37	760 00		120 00
Long Island.....	178 58	70 00		
Lower Horton.....	410 11	150 00		

ETAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.
—*Suite.*

Nom du bureau de poste	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lower Stewiacke.....	271 59	100 00		
Lunenburg.....	556 85	211 00		
Mabou.....	390 06	192 00		
Maccan, (du 1er nov., 1872).....	117 83	47 67		
Baie Mahone.....	375 71	132 00		
Maitland.....	720 74	274 00		
Margaree (Forks).....	341 64	138 00		
Melrose.....	132 42	98 00		
Middle Musquodoboit.....	233 10	76 00		
Middleton.....	369 12	70 00		
Mills Village.....	273 74	112 00		
Milton.....	559 79	184 00		
Mount Uniacke.....	580 33	190 00		
Neily Road.....	172 33	56 00		
New Campbellton.....	54 47	43 00		
New Glasgow.....	2,342 37	738 00		120 00
Newport.....	891 31	370 00		40 00
Newport Landing.....	163 55	50 00		
Newport, Station de (3 trimestres).....	57 69	13 50		
New Ross, (bureau de poste provis. au 30 juin 1872).....	64 33	23 98		
North Sydney.....	937 84	302 00		
Oxford, (bureau de poste provis. au 31 déc. 1872).....	55 56	24 62		
Parrsborough, (*y compris arrérages).....	775 69	364 00		*100 00
Pictou.....	3,354 84	842 00		120 00
Pineo Village (bureau de poste provis. au 31 juil. 1872).....	163 15	71 35		
Pirate Harbor.....	74 82	43 00		
Port Hastings.....	880 92	446 00		
Port Hawkesbury.....	337 65	148 00		
Port Hood.....	397 75	270 00		
Port Medway.....	331 07	130 00		
Port Mulgrave.....	360 62	158 00		
Port Williams.....	149 49	56 00		
Port Williams, Station de.....	333 11	171 00		
Pugwash.....	662 22	318 00		
Renfrew.....	34 03	58 00		
River Debert (bureau de poste provis. au 10 nov. 1872).....	38 84	6 00	38 85	
Rivière John.....	392 28	172 00		
Rivière Philip.....	345 72	210 00		
St. André.....	120 59	84 00		
Baie Ste. Marguerite.....	172 47½	55 00		
St. Pierre.....	557 05	250 00		
Sandy Cove.....	263 53	186 00		
Shelburne.....	834 08	346 00		
Sherbrooke.....	654 06	442 00		40 00
Shinemicas Bridge.....	41 97	21 00		
Shubenaodie.....	549 03	188 00		
Stellarton.....	774 34	232 00		
Sydney, (*y compris arrérages).....	1,382 04	498 00	*125 00	40 00
Sydney Mines.....	343 61	132 00		
Tangier.....	451 62	162 00		
Tatamagouche.....	625 85	248 00		
Thompson's Mills, (du 1er novembre, 1872).....	36 95	4 17		
Tracadie.....	249 93	131 00		
Truro.....	3,310 53	750 00		120 00
Tusket.....	265 25	99 50		
Upper Musquodoboit.....	109 46	80 00		
Upper Stewiacke.....	278 60	98 00		

ÉTAT No. 3 A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.
—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Wallace	685 21	292 00		
Walton	266 25	86 00		
Waverley	109 65	56 00		
West Bay	140 44	54 00		
Westport	168 46	89 00		
West River	224 79	154 00		
West River, Station de	146 29	66 00		
Westville	631 11	183 00		
Weymouth	1,332 65	578 00		60 00
Weymouth Bridge	115 52	41 00		
Whycocomagh	330 12	120 00		
Wilmot	380 75	135 00		
Windsor	2,163 72	686 00		120 00
Wolfville	1,173 17	500 00		60 00
Yarmouth	4,263 41	1,056 00		160 00
Totaux	\$110,799 89	\$26,507 79	\$313 85	\$1,740 00

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Sai res.	
	\$	cts.	\$	cts.
Addington Forks.....	10	99	10	00
Albert Bridge.....	8	90	10	00
Alma.....	26	40	30	00
Amherst Point.....	8	02	10	00
Antrim.....	9	45	10	00
Apple River.....	11	29	10	00
Argyle.....	27	53	28	00
Arisaig.....	12	83	12	60
Arthur Gold Mines.....	7	25	10	00
Athol (érigé en bureau de poste, 1er Novembre, 1872).....	14	72	20	00
Avonport, (5 trimestres).....	71	30	12	50
Avonport Station, (du 1er juin 1872).....	83	30	10	83
Baddeck Bay.....	10	88	10	00
Baddeck Bridge.....	2	58	10	00
Bailey's Brook.....	46	04	20	00
Barney's River.....	87	13	51	00
Barrington Passage.....			10	00
Barrio's Beach.....	4	83	10	00
Barronsfield, (du 1er mars 1873).....	6	12	1	87
Bass River.....	27	29	10	00
Bayfield.....	60	20	20	00
Bay St Lawrence.....	9	75	10	00
Bear Point.....	18	18	10	00
Beaver Bank, (5 trimestres).....	14	69	12	50
Beaver Cove, (l'ex-Boisdale).....	10	57½	10	00
Beaver River.....	33	86	16	00
Bedford Basin, (5 trimestres).....	107	64	55	00
Beech Hill.....	5	27	10	00
Belliveau's Cove.....	28	56	10	00
Berwick Station, (du 1er mai 1873).....	0	10	0	83
Big Bank.....	9	42	10	00
Big Bras d'Or.....	35	48	16	00
Big Brook.....	6	20	10	00
Big Harbor.....	3	11½	10	00
Big Intervale, Grand Narrows.....	8	48	10	00
Big Intervale, Margaree.....	2	47	10	00
Big Island.....	8	71	10	00
Big Lorraine.....	5	28	10	00
Big Pond.....	13	06	10	00
Big Port le Bear.....	1	87	10	00
Big Tracadie.....	13	90	10	00
Billtown.....	47	06	10	00
Black Lands.....	5	50	10	00
Black Point, (5 trimestres).....	20	86	12	50
Black River.....	3	94	10	00
Black Rock.....	0	45	10	00
Blanchard's Road, (du 1er janvier 1873).....	1	79	2	50
Blandford, (5 trimestres).....	10	92	12	50
Blue Mountain.....	22	83	12	00
Blue's Mills.....	3	16	10	00
Boisdale Chapel, (du 1er octobre 1872).....	4	39	5	00
Boom.....	7	08	10	00
Bridgeport.....	30	44½	18	00
Bridgeville.....	28	97	10	00
Briley's Brook.....	6	18	10	00
Broad Cove.....	9	93	10	00
Broad Cove Chapel.....	17	02	10	00
Broad Cove Intervale.....	28	82	18	00

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Broad Cove Marsh	24	91	18	00
Brookfield	74	47	28	00
Brooklyn	66	51	21	00
Brookvale	25	26	10	00
Brookville, Cumberland	11	32	10	00
Brookville, Pictou	8	96	10	00
Brown's Brook, (du 1er novembre, 1872.)	1	91	5	00
Bucklaw, (du 1er janvier 1873)	2	45	2	50
Buckley's	47	51	16	00
Burlington	12	52	10	00
Burntcoat	9	80	10	00
Caledonia Mills	4	05	10	00
Caledonia, St. Mary's	5	47	10	00
Cambridge	9	40	10	00
Cambridge, station de (du 1er août 1872 ; 11 mois)	9	92	9	17
Canaan	9	53	10	00
Canaan Road	8	83	10	00
Canada Creek	31	40	16	00
Canard	133	56	38	00
Cannonville	16	57	20	00
Cape George, North Side	12	40	10	00
Cape John	9	07	10	00
Cape Mabou	5	91	10	00
Cape Negro	23	13	12	00
Cape North	20	67	10	00
Cape Sable Island	89	70	18	00
Carleton	24	61	10	00
Carriboo Cove	8	19	14	00
Carroll's Corner	1	55	10	00
Catalone	21	39	16	00
Cedar Lake	9	42	10	00
Central Chebogue	31	93	11	00
Central Onslow	13	91	10	00
Centreville	28	60	16	00
Charlo's Cove	3	91	10	00
Chebogue	115	73	29	00
Chelsea	8	83	10	00
Chesley's Corner	39	88	10	00
Chester Basin	29	24	16	00
Cheticamp	53	91	12	00
Cheverie	81	01	30	00
Chezzetcook	3	31	10	00
Chigonaise River	59	00	16	00
Chimney Corner	12	15	10	00
Chipman Brook	9	87	10	00
Chipman's Corner	23	35	10	00
Church Street	67	90	22	00
Churchville	31	78	12	00
Chute's Cove	23	69	10	00
Clare	34	46	16	00
Claremont	13	01	10	00
Clarke's Harbor	101	37	18	00
Clemensvale	6	54	10	00
Clyde River	95	47	41	00
Cognaguin River	0	65	10	00
Coiduruk, station de (5 trimestres)	43	40	12	50
Cole Harbor	8	07	10	00
Concord	2	87	10	00
Condon Settlement, (du 1er août 1872)			6	67
Conquerall Bank	27	05	10	00
Cook's Brook	15	20	10	00

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Cornwallis Est.	64	29	28	00
Coxheath	8	47	10	00
Chemins de traverse, Lac Ainslie	3	49	10	00
Chemins de traverse, Middle Medford	14	95	10	00
Chemins de traverse, Ohio	9	94	10	00
Chemins de traverse, Chénal St. George	5	95	10	00
Crow, Havre de	9	76	14	00
Dalhousie East, (du 1er juillet 1872)	2	91	5	62
Dalhousie Road	4	18	9	37
Dalhousie Settlement	10	25	10	00
Deep Brook	27	99	30	00
Deerfield	33	70	14	00
Dempsey's Corner	5	44	10	00
Densmore's	83	24	22	00
Densmore's Mills	18	49	10	00
Dickson's Store	78	08	26	00
Discoose	74	18	30	00
Dublin Shore	17	41	10	00
Earltown	33	42	20	00
East Bay	30	60	12	00
East Bay, côté Nord	4	26	10	00
Eastern Harbor	22	51	10	00
East Jeddore, (5 trimestres)	3	53	12	50
East Port Medway	27	62	16	00
East River, St. Mary's, Guysborough	6	07	10	00
East River, St. Mary's, Pictou	20	67	20	00
East Side, Chezzetcook, (5 trimestres)	9	71	12	50
East Side, Pubnico Harbor	60	13	14	00
East Side, Ragged Islands	1	62	10	00
East Side, West Branch East River, Pictou	9	79	10	00
Eastville	10	70	12	00
Eel Brook	4	86	10	00
Big Mountain	1	23	10	00
Ellershausen, (5 trimestres)	31	74	37	50
Emsville	6	18	10	00
Emerald (ci-devant Cameron)	16	75	10	00
English Corners, (5 trimestres)	9	70	12	50
Erinville	3	90	10	00
Eskasoni	6	36½	10	00
Factory Dale, (du 1er septembre 1872)	8	34	6	67
Falmouth	2	59	12	00
Falmouth, Windsor Bridge	22	88	60	00
False Bay Beach	2	56	10	00
Fenwick	15	10	10	00
Five Mile River	12	69	10	00
Fletcher Station, (5 trimestres)	13	20	12	50
Folly Lake, (5 trimestres)	46	82	45	00
Folly Mountain	107	18	80	00
Forbes	10	26	10	00
Forks, Baddeck	17	03	10	00
Forristalls	17	81	32	00
Foster's	5	73	10	00
Fonchie	15	67	12	00
Fox Harbor	11	91	10	00
Fox River, (du 1er juin 1872)	13	05	9	16
Framboise	10	65	10	00
Fraser's Grant	1	07	10	00
Fraser's Mills	40	62	16	00
French River	20	83	10	00
French Vale	6	76	10	00
Gabarouse	50	11½	20	00

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

Nom du Bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Garden of Eden	12	18	10	00
Gaspereaux	30	85	16	00
Gay's River	40	22	16	00
Gay's River Road	14	55	10	00
Getson's Point	39	23	10	00
Giant's Lake	1	00	10	00
Gilbert's Cove	11	90	10	00
Glen	4	84	10	00
Glen Alpine	12	60	10	00
Glenedale	11	26	10	00
Glen Road	2	31	10	00
Gold Fields	5	67	10	00
Gold Mines, Mont Uniacke, (fermé le 30 juin 1872)	5	00	8	75
Gold River	18	75	10	00
Gore	34	85	18	00
Goshen	15	55	10	00
Grande Anse	4	14	10	00
Grand Etang	2	70	10	00
Grandique Ferry	11	30	26	00
Grand Narrows	12	98	10	00
Grand River	31	93	12	00
Granville Centre	10	20	10	00
Greenfield	9	00	10	00
Green Hill	34	67	10	00
Green's Creck	6	96	10	00
Greenville, (5 trimestres)	73	53	40	00
Grosvenor	6	57	10	00
Grove's Point	16	94	10	00
Gulf Shore	4	27	12	00
Gunning Cove	24	40	20	00
Guysborough Intervale	29	24	24	00
Hackett's Cove	11	68	10	00
Half Island Cove	5	49	10	00
Half-way Brook	7	51	10	00
Half-way River	15	00	16	00
Hall's Harbor	34	92	22	00
Havre au Bouche	94	09	28	00
Harbor Road	13	06	10	00
Harborville	46	57	16	00
Hardwood Lands	6	37	10	00
Harmony, (du 1er août 1872)	2	10	6	67
Harrigan's Cove	16	50	10	00
Hastings	2	93	10	00
Havelock, (du 1er novembre 1872)	8	46	4	16
Hay's River	0	83	10	00
Head of Amherst	29	00	10	00
Head of Jordan River	34	11	18	00
Head of St. Margaret's Bay, (5 trimestres)	90	46	17	50
Head of St. Margaret's Bay, District de Middle	35	62	12	00
Head of St. Mary's Bay	26	94	10	50
Head of South River Lake	7	96	10	00
Head of Tatamagouche Bay	31	89	10	00
Head of Wallace Bay, côté nord	8	98	10	00
Head of Wallace Bay, côté sud	40	59	12	00
Highfield	8	84	10	00
Hillsborough	21	47	16	00
Hopewell, (5 trimestres)	209	64	47	50
Hornsey	9	28	10	00
Horton Landing, (5 trimestres)	42	77	12	50
Hubbard's Cove, (5 trimestres)	69	53	30	00
Indian Harbor, Guysborough	10	36	12	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.
Indian Harbor, Halifax	37	29	10	00
Indian Point	3	92	10	00
Indian Road	9	23	16	00
Ingonishe	32	87	14	00
Irish Cove	15	77½	10	00
Isaac's Harbor	70	54	34	00
Jackson, (du 1er janvier 1873)	1	91	2	50
Jackson Road, (du 1er août 1872—5 mois)	2	14	4	17
Jeddore, (5 trimestres)	11	26	12	50
Joggin's Mines	82	32	24	00
Jordan Bay	4	63	10	00
Judique	24	69	20	00
Kempt, Queen's	17	74	14	00
Kempt, Yarmouth	19	24	12	00
Kempt Bridge	8	87	10	00
Kempt Head	17	11	10	00
Kempt Road	8	44	10	00
Kempt Town	11	97	10	00
Kennetcook	75	00	26	00
Kennetcook Corner	4	74	10	00
Kent's Island, (5 trimestres)	11	33	12	50
Ketch Harbor, (5 trimestres)	5	28	12	50
Kewstoke, (du 1er octobre 1872)	3	15	5	00
Kingsbury, (du 1er mars 1873)	0	05	1	00
Kingston, village de	7	37	14	00
Kinsman's Corners	46	98	10	00
Kirk Hill	3	94	10	00
Knoydart	2	05	10	00
La Have chemins de traverse	3	10	12	00
La Have Rivière, côté ouest	23	05	10	00
Lac Ainslie	3	64	10	00
Lac Ainslie, côté est	5	73	14	00
Lac Ainslie, côté sud	4	80	10	00
Lac George, King's, (du 1er août 1872)	1	34	6	67
Lac George, Yarmouth	9	53	10	00
Lac Lands	2	32	10	00
Lac Law	4	56	10	00
Lac, chemin du (du 1er novembre 1872)	0	31	5	00
Lakevale	8	32	10	00
Lakeville	42	52	16	00
Lantz's	4	45	10	00
L'Ardoise	10	45	12	00
Larry's, Rivière	8	69	10	00
Laugill's, (du 1er juillet 1872)	1	51	7	50
Lawrencetown, Halifax	13	15	10	00
Leicester	5	42	10	00
Leitch's Creek	10	45	10	00
Lennox Ferry	10	24	10	00
Lequille	16	06	10	00
Lewis Bay	4	48	10	00
Lewis Head	19	34	12	00
Lime Rock	3	63	10	00
Liscomb	14	62	10	00
Little Pras d'Or	86	56	22	00
Little Harbor	29	11	10	00
Little Judique	17	94	10	00
Little Lorraine	8	52	10	00
Little Narrows	4	33	10	00
Little River, Antigonish	16	57	10	00
Little River, Cumberland	8	71	10	00
Little River, Digby	37	77	14	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.
Little River, Middle Musquodoboit	51	25	16	00
Little Tracadie	35	25	20	00
Livingstone's Cove	2	00	10	00
Lochaber	35	20	16	00
Lochartville	41	28	22	00
Loch Lomond	19	05	10	00
Lockside	23	17	12	00
Loganville	26	96	22	00
Long Point, Inverness	18	68	18	00
Long Point, King's, (3 trimestres)	9	00	7	50
Louisburg	45	39	24	00
Lower Argyle	64	22	14	00
Lower Barney's River	50	34	16	00
Lower Cove	17	15	14	00
Lower Granville	13	05	12	00
Lower La Have	6	10	12	00
Lower L'Ardoise	83	62	24	00
Lower Maccan, (fermé le 31 décembre 1872)	9	83	9	00
Lower Pereaux	10	53	10	00
Lower Prospect, (5 trimestres)	9	28	12	50
Lower River Inhabitants	9	83	10	00
Lower Selmah	30	41	20	00
Lower Settlement, Rivière du centre	3	43	10	00
Lower, Rivière du sud	6	53	10	00
Lower Ward, Baie Ste. Marguerite	0	74	12	00
Lower Wood's Harbor	20	83	10	00
Low Point	14	60	16	00
Lyle's Bridge	3	28	10	00
McKay's Point	4	23	10	00
McLellan's Brook	9	37	10	00
McLellan's Mountain, (3 mois)	2	13	2	50
McPherson's Ferry	8	47	10	00
Mabou, Mines de charbon de	0	81	10	00
Mabou, Havre de	1	64	10	00
Maccan Intervale, (fermé le 28 février 1873)	38	27	18	34
Maccan Mountain	9	20	10	00
Mainadieu	37	13	22	00
Maitland, Annapolis	16	23	10	00
Maitland, Yarmouth	91	11	34	00
Malagash	6	91	10	00
Malagawatch	9	45	12	00
Malignant Cove	13	63	14	00
Manchester	21	78	18	00
Marble Mountain	1	98	10	00
Margaree	35	52	20	00
Margaretsville	71	19	26	00
Marie Joseph	17	93	16	00
Marion Bridge	12	80	10	00
Marriott's Cove	9	37	10	00
Marshall's Cove	34	39	14	00
Marshalltown	12	57	12	00
Marsh Settlement	23	04	10	00
Marshy Hope	6	72	10	00
Martin's River	8	55	10	00
Marydale	3	02	10	00
Maryvale	16	20	10	00
Mast Town	21	80	12	00
Meagher's Grant	18	73	10	00
Medford	11	17	10	00
Melvorn Square	42	53	16	00
Merigonshe	57	30	28	00

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Meteghan.....	59	91	28	00
Meteghan River.....	67	86	10	00
Middlefield.....	5	75	10	00
Middle La Have Ferry.....	2	07	10	00
Middle Pereaux, (ci-devant Pereaux).....	15	36	10	00
Middle River, Cap Breton.....	11	01	12	00
Middle River, Pictou.....	6	23	10	00
Middle Section, North East Margaree.....	17	86	10	00
Middle Settlement, River Inhabitants.....	7	30	10	00
Middle Settlement, Rivière du Sud.....	3	64	10	00
Middle Stewiacke.....	33	14	10	00
Milford.....	5	47	10	00
Milford Haven, Pont.....	6	15	10	00
Mill Brook.....	18	71	14	00
Mill Cove, (5 trimestres).....	2	64	12	50
Miller's Creek.....	12	17	12	00
Millville.....	23	12	10	00
Minudie.....	39	23	30	00
Mira Gut.....	15	24	10	00
Montague Mines d'or.....	48	96	12	00
Moose Brook.....	13	00	10	00
Morden.....	43	64	14	00
Morristown.....	3	62	10	00
Morton's Corner.....	1	90	10	00
Mortonville.....	3	00	10	00
Mosherville.....	7	66	10	50
Mount Denison, (5 trimestres).....	7	05	12	00
Mount Hanley.....	31	41	12	00
Mount Pleasant.....	7	34	10	00
Mount Thorne.....	20	98	61	00
Mull River.....	13	36	10	00
Munro's.....	12	16	10	00
Musquodoboit Harbor, (5 trimestres).....	101	17	37	50
Nappan.....	22	95	14	00
Necum Tench.....	23	94	10	00
Neil's Harbor.....	8	65	10	00
New Albany.....	46	84	10	00
New Annap.....	48	00	18	00
New Bridge.....	25	32	10	00
New Caledonia.....	7	40	10	00
New Canada.....	2	18	10	00
Newcomb's Corner.....	19	86	10	00
New Cornwall.....	8	50	10	00
New Gairloch.....	6	26	10	00
New Germany.....	32	57	16	00
New Harbor.....	12	96	10	00
New Larig.....	7	85	12	00
New Minas.....	35	33	14	00
Newport Corner.....	.....	.....	18	00
New Ross, (grégé en bureau de poste, 1er juillet 1872).....	8	41	4	00
Newton Mills.....	3	56	10	00
New Town.....	1	08	10	00
New Tusket.....	6	19	10	00
Nicholl's Corner.....	10	00	10	00
Nictaux Falls.....	56	98	24	00
Nine Mile River.....	12	70	12	00
Noel.....	77	24	35	00
Noel Shore.....	12	04	10	00
North Brookfield.....	13	00	10	00
North-East Branch, Margaree.....	10	70	12	00
North-East Harbor.....	84	65	20	00

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Northfield	3	75	10	00
North Mountain	2	29	10	00
North Range Corner	5	91	10	00
North River	18	73	12	00
North River pont, Colchester	16	44	18	00
North River pont, Victoria	2	97	10	00
North Salem	3	82	10	00
North Section, Earltown	9	04	10	00
North Shore, Cumberland	16	20	12	00
North Shore, Victoria	6	32	10	00
North Side of Basin, River Denis	8	70	10	00
North-West Arm, Cap Breton	11	87	10	00
North-West Cove, (5 trimestres)	1	88	12	50
Oakfield, (5 trimestres)	1	56	12	50
Ogilvie	3	15	10	00
Ohio	13	03	10	00
Old Barns	25	59	20	00
Oldham	13	33	16	00
Onslow	22	09	16	50
Oxford, (érigé en bureau de poste le 1er janvier 1873)	78	07	10	50
Oyster Ponds	2	46	10	00
Palmer's Road	54	17	18	00
Paradise Lane, (5 trimestres)	195	86	55	00
Parker's Cove	2	90	10	00
Parrsborough Shore	4	18	10	00
Peggy's Cove	22	24	10	00
Petit de Grat	17	70	10	00
Petit Passage	36	36	13	00
Petite Rivière, Pont	52	28	24	00
Piedmont Valley	15	05	10	00
Pineo Village, (érigé en bureau de poste le 1er août 1872)	43	65	15	33
Plainfield	20	91	10	00
Pleasant Bay	11	96	10	00
Pleasant River	11	55	10	00
Pleasant Valley	8	24	10	00
Plymouth	16	21	10	00
Point Brulie	57	50	28	00
Point Clear	3	74½	10	00
Point of Cape	1	34	10	00
Pomquette Chapel	3	57	10	00
Pomquette Forks	48	09	16	00
Ponds	23	79	10	00
Port Acadie	72	66	32	00
Port au Pique	63	48	20	00
Port au Pique Mountain	11	58	10	00
Port Caledonia	91	65	38	50
Porter's Lake, (5 trimestres)	17	49	15	00
Port Felix	13	99	12	00
Port George	56	87	24	00
Port Greville	41	02	32	00
Port Hood Island	41	72	51	00
Port Jolly	15	00	10	00
Port La Tour	115	10	32	00
Port Matoon	66	55	22	00
Port Philip, (ci-devant Great Bridge)	17	73	14	00
Port Richmond	7	20	20	00
Port Royal	24	27	10	00
Portuguese Cove, (5 trimestres)	3	39	12	50
Preston Road, (depuis le 1er juillet 1872)	6	29	10	00
Princeport	18	26	10	00
Prospect, (5 trimestres)	66	50	31	25

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Pubnico, Batture de	20	71	10	00
Pubnico, Havre de	25	34	30	00
Pugwash, Rivière	8	79	10	00
Queensville	11	10	10	00
Ragged Head	13	20	10	00
Ragged, Ile	19	54	10	00
Rawdon	34	23	14	00
Rear Lands, Sporting Mountain	11	66	10	00
Rear of Black River	6	49	10	00
Red Island	26	06	12	00
Reserve Mines, (du 1er mars 1873)	8	10	0	84
Rhodes	2	20	12	00
Richmond Terminus, (5 trimestres)	222	47	62	50
Rivière Bourgeoise	12	87	12	00
Rivière Debert, (érigé en bureau de poste le 11 novembre 1872)	19	61	6	00
Rivière Denis	15	76	16	00
Rivière Hebert	74	44	24	00
Riversdale, (5 trimestres)	3	50	15	00
Robert, Ile	30	90	10	00
Rocklin	15	38	10	00
Rockville	44	61	14	00
Rockwell Settlement	19	40	10	00
Roger's Hill	29	44	10	00
Romans' Valley, (du 1er juillet 1872)	3	01	7	50
Roseway	22	97	12	00
Roslin	10	08	10	00
Ross' Corner	8	80	10	00
Rossway	17	78	11	50
Round Hill, (5 trimestres)	86	60	32	50
St. Andrews	12	73	10	00
St. Anne	5	56	10	00
St. Croix, (3 trimestres)			13	50
St. Esprit	9	16	10	00
St. George, Canal	10	12	10	00
St. Marie, Baie	48	88	20	00
St. Patrick, Canal	1	36	10	00
St. Paul	11	98	10	00
Sable, Rivière au	57	60	50	00
Salem	8	86	10	00
Salmon Hole	11	37	10	00
Salmon River, Cap Breton	10	33	10	00
Salmon River, Digby	20	53	12	00
Salmon River, Guysborough	6	38	12	00
Salmon River, Halifax	28	61	12	00
Salmon River, Lake Settlement	6	42	10	00
Sambro, (5 trimestres)	18	77	12	50
Sand Beach	14	15	10	00
Sand Point	2	18	14	00
Sandy, Beaches (5 trimestres)	8	36	12	50
Sandy Point	9	12	10	00
Saulmerville	51	39	16	00
Saw Mill Creek	29	55	12	00
Scotch Village	42	53	20	00
Scott's Bay	42	56	14	00
Section 7, (3 trimestres)	89	38	67	00
Selmah	60	20	16	00
Shag, Havre de	29	74	10	00
Sharp, Pont de (fermé le 31 août 1872)	1	00	4	17
Shea, Rivière	21	80	10	00
Sheet, Havre de	160	86	43	00
Sheffield Mills	99	72	34	00

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Ship, Havre (5 trimestres).....	66	85	15	00
Short Beach.....	21	45	12	00
Shulie.....	68	98	10	00
Sight Point.....	4	08	10	00
Six Mile Brook.....	10	50	10	00
Six Milles, Route de.....	10	50	10	00
Sky Glen.....	0	31	10	00
Smith's Cove.....	20	96	20	00
Somerset.....	147	40	38	00
Sonora.....	13	88	10	00
Southampton, (du 1er mars 1873).....	4	87	1	67
South Bar Sidney River.....	15	33	10	00
South Bay.....	14	02	10	00
South Branch, Colchester.....	24	09	10	00
South East Passage.....	6	84	10	00
South Gut of St. Ann's.....	42	21	12	00
South McLellan's Montain.....	7	01	10	00
South Rawdon.....	359	14	92	00
South Side Basin, rivière Denis.....	7	12	10	00
South Side of Boulardarie.....	14	10	10	00
South Side of Whycommah.....	3	93	10	00
South Side West Margaree, (fermé du 1er juillet 1872 au 28 février 1873).....	3	04	3	33
South West Mabou.....	7	89	10	00
Spa Springs.....	33	64	10	00
Speitche's Cove.....	78	32	28	00
Spencer, Ile.....	6	39	10	00
Springfield.....	14	24	10	00
Springhill.....	7	44	10	00
Springhill Mines, (du 1er février 1873).....	3	00	1	67
Springville.....	65	83	30	00
Spry Bay.....	15	60	10	00
Steam Mill Village.....	20	50	10	00
Steep Creek.....	46	03	30	00
Stewiacke, chemins de traverse.....	65	19	12	00
Stillwater.....	8	52	10	00
Stoddart's.....	13	23	16	00
Stormont.....	14	56	10	00
Stronach, Montagne.....	15	21	10	00
Sugar Loaf, (1 trimestre).....	2	18	2	50
Summerville.....	139	73	48	00
Sumerville, (anciennement Moldart).....	16	20	10	00
Sutherland's Mills.....	25	42	10	00
Sutherland, Rivière.....	34	21	12	00
Tancook, Ile.....	6	23	10	00
Tatamagouche, Montagne.....	15	91	10	00
Tenecape.....	24	08	10	00
Teviotdale, Station de (6 trimestres).....	6	34	15	00
Three Mile Plains, (3 trimestres).....	4	95	7	50
Trois Sœurs.....	37	66	10	00
Tidnish.....	9	09	10	00
Tony, Rivière.....	24	09	10	00
Tor Bay.....	3	34	10	00
Trafalgar.....	10	00	10	00
Trout Cove.....	11	82	10	00
Tupperville, (5 trimestres).....	9	95	12	50
Turns, Baie (5 trimestres).....	2	09	12	50
Tusket Wedge.....	11	74	10	00
Upper Branch.....	0	60	10	00
Upper Caledonia.....	1	20	10	00
Upper Cross Roads, Ste. Marie.....	4	41	20	00
UpperDyke Village.....	8	74	12	00

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.
Upper Economy.....	70	91	32	00
Upper Kennetcook.....	9	13½	10	00
Upper La Hève.....	9	53	10	00
Upper Margaree.....	14	96	10	00
Upper Newport.....	120	48	32	00
Upper Rawdon.....	45	21	12	00
Upper Settlement, rivière Baddeck.....	10	32	10	00
Upper Settlement, rivière Barney.....	5	76	10	00
Upper Settlement, rivière Dennis.....	18	52	16	00
Upper Settlement, rivière du Milieu.....	16	43	10	00
Upper Settlement, rivière du Sud.....	10	94	10	00
Upper Settlement, rivière de l'Ouest.....	6	23	10	00
Upper Washabeck.....	2	82	10	00
Upper Woods Harbor.....	18	31	10	00
Urbania.....	15	70	10	00
Usher.....	3	87	10	00
Vaughan's.....	3	03	10	00
Vernal.....	3	53	10	00
Vernon Mines, (du 1er juin 1872).....	4	57	8	34
Victoria, Cumberland.....	14	11	10	00
Victoria, Hâvre de.....	1	20	10	00
Victoria Mines.....	55	28½	24	00
Vogler's Cove.....	33	26	12	00
Wallace Bridge.....	77	99	33	00
Wallace Ridge.....	25	33	12	00
Wallace River.....	67	73	26	00
Warren.....	3	08	10	00
Waterville.....	5	15	10	00
Waugh's River.....	25	73	14	00
Wayside, (fermée le 30 juin 1872).....	2	70	2	50
Weaver Settlement.....	31	95	10	00
Webber's.....	7	67	10	00
Wentworth.....	14	63	10	00
West Arichat.....	82	34	30	00
West Branch, rivière est, Pictou.....	12	06	12	00
West Branch, rivière John.....	22	68	12	00
West Branch, rivière Philippe.....	5	35	10	00
Westbrook, (ci-devant Maccan).....	4	14	16	00
West Chester, (3 trimestres).....	16	05	13	50
West Chester, Lac de (3 trimestres).....	3	55	7	50
West Dublin.....	21	75	16	00
West Gore.....	18	47	10	00
West Merigonish, (du 1er janvier 1873).....	6	65	2	50
West Side, Lochaber.....	1	34	10	00
White Head.....	17	55	12	00
White Point.....	6	42	10	00
Wickwire, station de, (5 trimestres).....	57	13	20	00
Williamsdale.....	2	24	10	00
Windham Hill.....	2	60	10	00
Windsor Junction, (5 trimestres).....	0	88	12	50
Wine Harbor.....	83	36	41	00
Woodville, (du 1er juin 1872).....	8	83	8	33
Wreck Cove.....	8	88	10	00
Total.....			\$9,176	18

N. B.—Le revenu ci-dessus est compris aux pages 146, 147 et 148, dans celui perçu aux différents bureaux de poste auxquels sont annexés les dits bureaux intermédiaires.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

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 1873.

Nom.	Service.	Montant.
		\$ cts.
J. McMillan.....	Inspecteur des bureaux de poste.....	2,000 00
W. Paisley.....	Commis de 1 ^{re} classe.....	1,330 00
W. C. Whittaker.....	do 2 ^e do.....	980 00
W. R. Avery.....	do 3 ^e do promu de la 4 ^e classe le 1 ^{er} janvier 1873 (y compris arrérages).....	580 00
J. A. McM. Hunter.....	do 4 ^e do au 31 décembre 1872; (transféré au service de la malle en chemin de fer).....	240 00
W. F. Campbell.....	do 4 ^e do promu de commis surnum. le 1 ^{er} Nov., 1873.....	366 57
J. A. Belyea.....	Commis surnuméraire du 5 mars au 19 mai 1873.....	40 50
E. F. Barbaree.....	do 8 jours.....	12 00
T. McMillan.....	do 11 jours.....	16 50
J. A. Carman.....	do du 17 Sept., au 31 Déc. 1872. (transféré au service de la malle en chemin de fer).....	96 66
E. L. Whittaker.....	do 14 jours.....	21 00
W. Bannister.....	Messageur.....	460 00
BUREAU DES MANDATS D'ARGENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.		
J. Hale.....	Surintendant.....	1,600 01
T. B. Smith.....	Commis de 2 ^e classe, promu de la 3 ^e , le 1 ^{er} janv. 1873 (m. l'amende).....	765 00
J. S. Hale.....	do 3 ^e do du 2 mai 1873; aussi commis surnuméraire du 15 avril au 1 ^{er} mai 1873.....	76 00
BUREAU DE POSTE DE FREDERICTON.		
A. S. Phair.....	Maitre de poste.....	1,500 00
H. J. Thorne.....	Commis de 2 ^e classe.....	980 00
J. Cameron.....	do 3 ^e do.....	600 00
W. B. Phair, Jun.....	do 4 ^e do.....	380 00
BUREAU DE POSTE DE ST. JEAN.		
J. Howe.....	Maitre de poste.....	2,000 00
J. Woodrow.....	Assistant-Maitre de poste.....	1,100 00
M. J. Potter.....	Commis de 2 ^e classe.....	940 00
W. A. Black.....	do 3 ^e do.....	800 00
H. P. Otty.....	do 3 ^e do.....	780 00
R. C. McIntyre.....	do 4 ^e do.....	500 00
A. McNichol.....	do 4 ^e do.....	500 00
D. H. Waterbury.....	do 4 ^e do.....	420 00
J. S. Flaglor.....	do 4 ^e do.....	420 00
A. W. Reed.....	do 4 ^e do.....	420 00
J. W. Ring.....	do 4 ^e do (y compris arrérages).....	435 00
J. W. Beateay.....	do 4 ^e do.....	425 00
A. J. Woodrow.....	do 4 ^e do.....	365 00
W. F. Farker.....	do 4 ^e do promu de commis surnum. le 1 ^{er} août 1872.....	347 80
F. Avery.....	do 4 ^e do do do.....	330 80
Joseph Howe.....	do 4 ^e do promu de commis surnum. le 12 avril 1873.....	309 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 1873.—*Suite.*

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts.
BUREAU DE POSTE DE ST. JEAN.—<i>Suite.</i>			
W. Starkie.....	Commis surnuméraire du 1er au 31 juillet 1872, (transféré au service de la malle sur chemins de fer).....	25	00
C. J. Kerr.....	do depuis le 9 janvier au 31 mars 1873.....	82	25
G. Bell.....	Gardien de bureau.....	400	00
SERVICE DE LA MALLE SUR CHEMINS DE FER.			
F. W. Blizzard..	Commis de malle de 2e classe sur chemins de fer (moins l'amende)...	680	10
J. A. Mc M. Hunter....	do 2e do (transféré du bureau de l'inspecteur le 1er janvier 1873).....	356	00
F. A. Estey.....	do 2e do promu de 3e classe, 1er janvier 1873.....	601	00
G. M. Ryan.....	do 2e do do do do.....	604	30
J. Thompson.....	do 3e do au 11 janvier 1873.....	254	19
C. S. McPherson.....	do 3e do au 21 juillet 1872.....	40	00
W. J. Weldon.....	do 3e do depuis le 1er août 1872.....	459	30
J. A. Carman.....	do 3e do (transféré du bureau de l'inspecteur le 1er janvier 1873).....	282	00
W. Starkie.....	do 3e do depuis le 1er mars 1873; aussi com. temp. du 1er août 1872 au 28 fév. 1873 (transféré du bureau de poste de St. Jean. depuis le 1er mars 1873 (au si commis surnuméraire du 19 août 1873 au 28 février 1873).)	460	80
J. Philps.....	do 3e do depuis le 1er mars 1873 (au si commis surnuméraire du 19 août 1873 au 28 février 1873).	451	67
A. F. Seely.....	do 3e do depuis le 1er mars 1873 (aussi commis surnuméraire du 20 août 1872 au 28 février 1873).	451	48
J. R. Pidgeon ..	do 3e do depuis le 16 avril 1873.....	126	90
E. L. Whittaker.....	Commis surnuméraire de malle sur chemins de fer, 14 jours.....	21	00
G. J. Eastabrooks	do do do du 14 sept. au 18 décembre 1872.	125	89
Total.....		\$27,558	82

A. CAMPBELL,
Maitre Général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 3, C.—Détail des salaires, allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Andover	395 59	138 00		
Annagance	137 98	60 00		
Apohaqui	263 25	102 00		
Baie Verte	558 98	192 00		
Bath, (fait bureau au 31 juillet 1872)	51 28	18 67		
Bathurst	1,924 08	520 00		60 00
Blissville, (fait bureau au 31 octobre 1872)	37 78	12 50		
Buctouche	373 03	169 00		
Campbellton, (*y compris arrérages)	668 70	249 00	*225 00	
Campo Bello	78 06	62 00		
Canterbury, (5 trimestres)	224 10	178 75		
Canterbury, Station de	244 92	96 00		
Caraget	167 23	85 00		
Carleton	1,114 18	322 00		40 00
Centreville, (fait bureau au 31 juillet 1872)	58 95	21 33		
Chatham	2,710 31	765 00	360 00	120 00
Cocaigne, (fait bureau au 31 octobre 1872)	51 82	17 50		
Dalhousie	1,063 50	427 00		40 00
Dorchester	1,028 21	338 00		40 00
Edmundston	306 13	126 00		
Elgin	153 21	82 00		
Fairville	592 58	278 00		
Flatlands	53 09	41 00		
Florenceville	482 65	192 00		
Fredericton, (13 mois; salaires et dépenses énumérées ailleurs)	9,512 09½			
Fredericton Junction	168 42	62 00		
Gagetown, (*y compris arrérages)	1,016 87½	366 00		*130 00
Grand Falls	529 20½	220 00		
Grand Manan	111 24	62 00		
Hammondvale	83 39	41 00		
Hartland, (fait bureau au 31 juillet 1872)	97 45	20 00		
Harvey	444 50½	245 00		
Harvey, Station de	187 08	50 00		
Hillsborough	625 47	309 00		
Hopewell Cape, (5 trimestres)	715 70	262 50		
Indian Town	1,115 34	352 00		40 00
Kingston, Kent	811 52½	242 00		
Kingston, King's	169 82	124 00		
Kouchibouguac	113 00	44 00		
Lepreaux	80 75	114 00		
Mace's Bay	581 15	60 00		
Memramcook	430 83	144 00		
Milltown	130 51	103 00		
Moncton, (*1 trimestre; †y compris arrérages)	2,088 20	628 00	*25 00	†85 00
Mouth of Nerepis	365 02	171 00		
Narrows, (fait bureau au 31 juillet 1872)	18 68	6 67		
Newcastle	2,017 79½	534 00		100 00
New Mills		85 66		
Norton Station	160 38	56 00		
Oromocto, (6 trimestres)	428 98	367 50		
Ossekeag	503 60	164 00		
Penobscuis	192 82	100 00		
Petitcodiac	698 67	238 00		
Port Elgin, (fait bureau au 31 juillet 1872)	114 21	33 47		
Richibucto	794 41	426 00		40 00

RAPPORT No. 3, A.—Détail des salaires, allocations pour expéditions ; allocations pour loyers, combustible et éclairage ; revenu perçu aux différents bureaux de poste du Nouveau-Erunkwick pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations pour expéditions.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
St. Andrews.....	1,199 34	742 00		100 00
St. George.....	995 16	356 00		40 00
St. Jean, (13 mois; salaires et dépenses énumérées ailleurs).....	32,484 05			
St. Martin's.....	280 79	132 00		
St. Stephen ..	2,240 32	642 00	120 00	100 00
Sackville.....	1,328 60	691 00		60 00
Salisbury.....	503 91	155 00		
Shediac.....	1,191 21	433 00		40 00
Sheffield, (3 trimestres).....	329 84	124 50		
Shippigan.....	79 08	51 00		
Springfield.....	163 45	92 00		
Sussex Vale.....	839 04	394 00		40 00
Upper Mills.....	56 16½	41 00		
Welsford, (3 trimestres).....	139 51	39 75		
Pointe Westmoreland, (bur. interm. au 31 juillet 1872).	283 93	94 68		
West Quaco.....	127 98	36 00		
Woodstock, (*différente période).....	3,595 93	* 634 63	200 00	120 00
Totals.....	\$82,970 69½	\$14,758 45	\$930 00	\$1,195 00

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 3, C.—*Suite.*

DETAIL des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux inter-médiaires du Nouveau-Brunswick.

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Aboushagan Road.....	1	68	10	00
Albert Mines.....	92	25	48	00
Alexander's Point.....	7	73	20	00
Archibald Settlement.....	6	06	10	00
Armstrong's Brook.....	71	00	26	00
Armstrong's Corner.....	5	90	24	00
Aroostook.....	14	79	12	00
Arthurette.....	26	74	10	00
Au Lac.....	2	65	10	00
Avondale, (du 1er septembre 1872.).....	10	88	5	83
Back Bay.....	8	91	12	50
Baie Verte Road.....	9	00	12	00
Baillie Settlement.....	24	48	10	00
Bairdville.....	9	57	24	00
Baker's Creek.....	20	52	10	00
Barachois.....	3	50	10	00
Barnaby River.....	16	61	10	00
Barnesville, (5 trimestres).....	34	83	15	00
Bartibog.....	3	36	10	00
Bass River.....	49	90	26	00
Basswood Ridge.....	3	98	10	00
Bath, (érigé en bureau de poste, 1er août 1872.).....	28	54	9	33
Bathurst Village.....	349	42	120	00
Bay du Vin.....	5	55	10	00
Bayfield.....	53	56	18	00
Bayside.....	14	80	10	00
Bear Island, (5 trimestres).....	63	99	22	50
Beaver Brook.....	8	24	10	00
Beaver Harbor.....	6	72	10	00
Belledune.....	46	50	26	00
Belledune River.....	44	39	26	00
Bellislie Bay.....	4	63	10	00
Bellislie Creek.....	1	72	10	00
Belleville.....	5	18	10	00
Bellevous Village.....	17	33	10	00
Belyea's Cove.....	11	08	10	00
Berryton.....	3	07	10	00
Big Cove.....	5	23½	10	00
Birdton, (du 1er mai, 1872, 14 mois.).....	1	00	14	17
Black Brook.....	9	62	10	00
Black Lands.....	72	33	38	00
Black Point.....	12	44	10	00
Black River, Northumberland.....	14	49½	10	00
Black River, St. John, (5 trimestres).....	29	12	15	00
Black River Bridge.....	10	94	10	00
Blackville, (5 semestres).....	126	61½	37	50
Blaney Ridge, (5 semestres).....	18	26	12	50
Blissfield, (5 Quarters.).....	10	51	12	50
Blissville, (érigé en bureau de poste, 1er novembre 1872).....	.....	.....	18	75
Bloomfield, Carleton.....	15	94	10	00
Bloomfield, King's.....	10	37	24	00
Bocabec.....	15	15	33	00
Boiestown, (5 trimestres).....	121	54½	42	50
Botsford Portage.....	9	04	10	00
Boudreau Village.....	4	62	10	00
Boundary Creek.....	21	31	25	00
Boundary Presqu'isle.....	2	31	10	00
Breadalbane, (du 1er janvier 1873.).....	2	92	2	50

ETAT No. 3, C.—D tail des salaires et des perceptions de revenu aux différents bureaux intermédiaires du Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Bridgedale	1	66	10	00
Brigg's Corner, (3 trimestres.)	17	49	12	00
Brookvale	4	48	10	00
Burnt Church	19	32	10	00
Burton, (* y compris arrérages)	0	20	*15	00
Butternut Ridge	145	23	44	00
Caledonia Settlement	5	99	10	00
Cambridge	33	48	10	00
Campbell Settlement, King's	8	98	10	00
Campbell Settlement, York, (5 trimestres.)	28	00	12	50
Canning, (fermé le 30 novembre 1872.)	4	28	6	04
Cape Spear	2	30	10	00
Carlow	3	19	10	00
Case Settlement	3	00	10	00
Central Blissville	4	39	10	00
Central Cambridge	11	10	10	00
Central Kingsclear, (5 trimestres.)	13	94½	12	50
Central Norton	12	67	10	00
Centreville, Albert	99	98	60	00
Centreville, Carleton, (fait bureau de poste le 1er août 1872.)	52	43	10	67
Chamcook, (fermé le 31 mai 1872.)	2	32	1	66
Chance Harbor	4	00	10	00
Charleston	21	98	10	00
Chipman	63	78	14	00
Chockfish	1	20	24	00
Church Hill	6	42	10	00
Church Point, (du 1er décembre 1872.)	7	66	.....	.....
Clarendon, (3 trimestres)	3	20	7	50
Clifton, Gloucester	75	66	20	00
Clifton, King's, (5 trimestres)	188	45	35	00
Clinch's Mills, (du 1er octobre 1872)	41	20	7	50
Clones	24	65	10	00
Coal Branch	13	45	12	00
Coal Mines	17	41	12	00
Coates' Mills	4	15	10	00
Cocaigne, (fait bureau de poste le 1er novembre 1872)	39	88	17	50
Cocaigne River	4	10	10	00
Cody's, (du 1er novembre 1872)	13	64	4	52
Coldstream	13	00	12	00
Cole's Island	22	40½	10	00
Collina	18	02	10	00
Cork Station, (3 trimestres)	8	40	7	50
Corn Hill	31	47	10	00
Coverdale	10	26	10	00
Cromwell	12	23	10	00
Cumberland Bay	30	63	10	00
Cumberland Point	9	29	10	00
Curryville	9	51	10	00
Dawson Settlement	10	72	9	99
Debec Station	39	35	10	00
Derby, (5 trimestres)	166	86	57	50
Dipper Harbor	1	00	10	00
Doaktown, (5 trimestres)	71	46	27	50
Doherty's Mills .....	.....	.....	10	00
Donegal	12	22	10	00
Douglas, (5 trimestres)	27	31	12	50
Douglas Harbor (3 trimestres)	12	29	7	50
Douglastown	257	36	118	00
Dover	21	30	10	00
Doyle Settlement	5	68	10	00
Dumbarton, station de chemin de fer de	25	69	13	00

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Dumfries, (5 trimestres).....	5	92½	17	50
Dundee	6	33	10	00
Dungiven	7	50	10	00
Dunphy, (5 trimestres).....	28	36	15	00
East Glassville	12	71	10	00
East Scotch Settlement.....	4	39	10	00
Edgett's Landing	46	13	28	00
Eel River	23	38	18	00
Emigrant Road	7	41	10	00
Emigrant Settlement.....	27	73	16	00
English Settlement.....	5	13	10	00
Enniskillen station de, (5 trimestres).....	56	00	17	50
Escuminac	23	41	10	00
Fairfield, (5 trimestres).....	8	00	12	50
Fairhaven.....	25	98	10	00
Fa'ley's Mills.....	0	48	10	00
Farmerston	4	36	10	00
Fenwick	4	16	10	00
Ferris	14	03	9	17
Ferryville, (5 trimestres).....	0	95	12	50
Florenceville, Est.....	27	83	20	00
Forest City, (du 1er août 1872).....	16	53	6	67
Foreston	19	47	10	00
Forks.....	18	04	10	00
Foster's Cove	8	03	10	00
Fox Creek	13	43	10	00
Fredericton Road	9	56	10	00
French Lake, (du 1er octobre 1872).....	0	30	.....	.....
French Village, (5 trimestres).....	13	32	12	50
Gailey, (du 1er Janvier 1873).....	0	35	2	50
Gardener's Creek, (5 trimestres).....	9	20	12	50
Gaspereaux, (3 trimestres).....	25	44	21	00
Gaspereaux Station (5 trimestres).....	4	70	12	50
Geary, (5 trimestres).....	6	50	15	00
Germantown	14	15	10	00
Girvan Settlement.....	7	08	10	00
Glassville	75	13	22	00
Golden Grove, (5 trimestres).....	6	47	12	50
Good Corner	6	16	10	00
Goose Creek.....	21	52	10	00
Gordonsville	10	43	10	00
Goshen	17	86	10	00
Gowland Mountain.....	5	95	10	00
Grand Ance	43	11	14	00
Grand Bay, (5 trimestres).....	14	82	12	50
Grand Falls Portage	0	95	10	00
Grand Harbor	38	25	18	00
Gratiogue	17	70	10	00
Grand River	26	09	21	25
Great Shemogue.....	56	42	18	00
Greenfield	5	96	10	00
Green River	16	56	17	00
Greenwich Hill.....	47	11	14	00
Hammond River, (5 trimestres).....	66	49	30	00
Hampstead.....	35	79	15	00
Hampton	98	25	30	00
Hamptown, (5 trimestres).....	6	36	12	50
Hanford Brook.....	1	98	10	00
Hanwell, (5 trimestres).....	11	65	12	50
Hardwicke.....	1	58	10	00
Harewood.....	4	33	10	00

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Hartland, (fait bureau de poste le 1er août, 1872).....	74	26	10	00
Hart's Mills.....	12	36	10	00
Hastings.....	3	32	10	00
Head of Millstream.....	14	84	10	00
Head of Tide.....	15	39	10	00
Hebron.....	6	71	10	00
Heron's Island.....	7	29	10	00
Hibernia.....	9	47	10	00
Hillsdale, (5 trimestres).....	4	07	12	50
Hillside.....	10	69	10	00
Holmesville.....	14	83	10	00
Hopewell, (5 trimestres).....	24	39	33	75
Hopewell Corner, (5 trimestres).....	92	01	92	50
Hopewell Hill, (5 trimestres).....	53	19	87	50
Indian Island.....	5	92	10	00
Intervale.....	7	80	10	00
Irishtown.....	6	43	10	00
Irving Settlement.....	11	45	10	00
Jacksontown.....	28	76	10	00
Jacksonville.....	138	97	28	00
Janeville.....	16	70	10	00
Jemseg.....	31	76	10	00
Jenkins.....	17	57 ³ / ₄	10	00
Johnson's Mills.....	5	73	10	00
Johnston.....	6	38	10	00
Johnville.....	6	08	10	00
Jolicure.....	13	75	14	00
Juvenile Settlement, (du 1er novembre, 1872).....	2	50	5	00
Kars.....	8	98	10	00
Kay Settlement.....	3	05	10	00
Keswick Ridge, (5 trimestres).....	18	40	35	00
Kingsclear, (5 trimestres).....	68	76	27	50
Kingsley, (*y compris arrérages).....	0	80	*14	17
Knowlesville.....	5	63	10	00
Knoxford.....	9	96	10	00
Lakefield, (5 trimestres).....	54	65	22	50
Lake George, (5 trimestres).....	74	68	20	00
Lake Settlement.....	3	43	13	00
Lakeville.....	18	29	10	00
Lakeville Corner.....	24	71	7	50
Lawrence, Station de.....	50	03	10	00
Ledge.....	13	69	10	00
L'Etete.....	13	25	14	00
Lewis Mountain.....	4	66	10	00
Lewisville.....	16	83	10	00
Lincoln, (6 trimestres).....	14	94	15	00
Lindsay.....	9	81	10	00
Linton's, (3 trimestres).....	11	43	7	50
Little Branch.....	7	71	10	00
Little Lepreaux.....	5	66	10	00
Little Ridge, (du 1er août 1872).....	2	71	6	66
Little River, Coverdale.....	5	84	10	00
Little River, Elgin.....	12	81	10	00
Little River, Sunbury, (3 trimestres).....	8	71	7	50
Little Rocher.....	18	26	12	00
Little Shemogne.....	31	11	12	00
Little Shippigan.....	2	18	10	00
Loch Lomond, (5 trimestres).....	10	22	12	50
Londonderry.....	11	93	10	00
Long Creek.....	21	80	10	00
Long Point.....	3	51	10	00

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
			\$	cts
Long Reach.....	8	94	10	00
Long Settlement.....	8	41	10	00
Lord's Cove.....	13	89	10	00
Lower Brighton.....	2	30	10	00
Lower Canterbury, (5 trimestres).....	28	07	30	00
Lower Cape, (5 trimestres).....	31	18	33	75
Lower Coverdale.....	3	89	10	00
Lower French Village, (5 trimestres).....	10	66	12	50
Lower Hayneville, (5 trimestres).....	0	88	12	50
Lower Line, Queensbury, (5 trimestres).....	19	72	12	50
Lower Newcastle.....	28	74	10	00
Lower Pocomouche.....	2	46	10	00
Lower Prince William, 5 (trimestres).....	44	49	30	00
Lower Queensbury, (5 trimestres).....	15	99	12	50
Lower Southampton, (5 trimestres).....	39	24	24	50
Lower Turtle Creek.....	7	44	10	00
Lower Wakefield.....	54	31	25	00
Lower Woodstock.....	14	23	12	00
Ludlow, (5 trimestres).....	11	49	15	00
Lutz Mountain.....	16	28	10	00
Lynnfield.....	5	68	10	00
Lyttleton.....	2	30	10	00
McAdam Junction, (5 trimestres).....	79	58	67	00
McDonald's Corner.....	13	92	10	00
McDonald's Point.....	14	69	10	00
McDougall Settlement.....	7	34	10	00
McKenzie's Corner.....	16	95	22	00
McLaughlan Road.....	10	01	10	00
McLeod's Mills.....	24	93	10	00
Mactaquack, (5 trimestres).....	3	95	12	50
Madisco.....	208	04½	76	00
Magaguadavic.....	5	81	10	00
Maguddy, (5 trimestres).....	23	38½	12	50
Manners Sutton.....	10	92	10	00
Maple Green.....	8	12	16	00
Mapleton.....	13	50	10	00
Maquapit Lake, (3 trimestres).....	7	98	7	50
Markhamville.....	32	93	14	00
Marysville, (5 trimestres).....	124	30	52	50
Maugerville, (3 trimestres).....	24	64	19	50
Mechanics' Settlement.....	15	97	10	00
Middle Coverdale.....	11	70	10	00
Middle St. Francis.....	25	12	14	00
Middle Simonds.....	43	22	30	00
Middle Southampton, (5 trimestres).....	31	64	12	50
Midgie.....	7	38	10	00
Midland, (du 1er août, 1872).....	7	50	7	50
Mill Cove, (du 1er août 1872).....	4	41	6	67
Mill Creek.....			10	00
Milledgeville, (5 trimestres).....	92	94	82	50
Millstream.....	80	09	14	00
Millville, (5 trimestres).....	10	58	12	50
Mispec, (5 trimestres).....	13	45	12	50
Moncton Road.....	3	58	10	00
Monument Settlement.....	13	94	10	00
Moore's Mills.....	19	17	10	00
Moulie's River.....	12	14	10	00
Mount Whatley.....	99	45	48	00
Mouth of Jemsec.....	18	98	10	00
Mouth of Keswick, (5 trimestres).....	26	95	22	50
Murray's Corner.....	35	15	16	00

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Musquash, (5 trimestre)	73	14	73	75
Nackawick, (5 trimestre)	9	51	12	50
Napan, (fermé le 31 décembre, 1872)	0	50	7	50
Narrows, (érigé en bureau de poste le 1er août 1872)	11	11	3	33
Nashwaak, (5 trimestre)	46	44 ³ / ₄	20	00
Nashwaaksis, (5 trimestre)	39	05 ³ / ₄	12	50
Nashwaak, Village de (5 trimestres)	10	35	12	50
Neguac	23	39	10	00
Nerepis, Station de (1er janvier 1873)	2	17	2	50
New Bandon	33	27	22	00
Newburgh	3	00	10	00
New Canaan	22	73	10	00
Newcastle Bridge, (3 trimestres)	19	16	9	00
Newcastle Creek, (3 trimestres)	23	54	12	00
New Horton	8	94	10	00
New Ireland	6	39	10	60
New Ireland, chemin de	3	70	10	00
New Jerusalem	45	37	22	00
New Maryland, (5 trimestres)	7	83	12	50
New River, (5 trimestres)	72	79	12	50
Newtown	52	27	20	00
New Zealand, (fermé le 31 décembre 1872)	5	42	7	50
Northampton, (5 trimestres)	7	54	12	50
North Esk Boom	15	54	10	00
Northfield, (3 trimestres)	14	45	7	50
North Joggins	4	14	10	00
North Lake, Westmoreland	7	71	10	00
North Lake, York	19	37	10	00
North River	1	98	10	00
North River Platform	20	29	15	00
North West Bridge	19	47	.....	.....
Norton	18	49	10	00
Norton Dale, (5 trimestres)	7	14	12	50
Oak Bay	31	15	33	00
Oak ham, (du 1er novembre 1872)	3	38	4	52
Oak Hill	8	09	10	00
Oak Point, King's	18	33	10	00
Oak Point, Northumberland	5	84	10	00
Olinville, (3 trimestres)	0	74	7	50
Otnabog	18	54	10	00
Palmerston	24	68	10	00
Patterson, Etablissement de (3 trimestres)	8	00	7	50
Peel	3	96	10	00
Pemberton Ridge, (du 1er août 1872)	2	94	6	67
Pennfield	32	50	18	00
Pennfield Ridge	9	57	10	00
Perry, Etablissement de	2	89	10	00
Perth	7	82	10	00
Petersville, (3 trimestres)	0	45	10	50
Petersville Church	14	11	10	00
Pisarinco, (5 trimestres)	9	82	12	50
Pleasant Ridge	15	99	10	00
Pleasant Vale, (du 1er août 1872)	25	78	6	66
Pockmouche	30	57	10	00
Pockshaw	23	04	10	00
Point du Chêne	154	85	54	00
Point La Nim	6	98	10	00
Point Wolf	7	12	10	00
Pollet River	4	76	10	00
Pomeroy Ridge	6	70	10	00
Foodiac	5	59 ¹ / ₂	10	00

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Poplar Grove	12	05	10	00
Poquock, (5 trimestres)	14	46	23	75
Portage River	7	96	10	00
Port Elgin, (érigé en bureau de poste le 1er août 1872)	21	30	8	50
Prince of Wales, (5 trimestres)	28	58	16	25
Prince William, (5 trimestres)	39	91	18	75
Prosser Brook, (du 1er août 1872)	1	75	6	66
Quaco Road, (5 trimestres)	9	68	12	50
Rankin, Moulin de	72	35	28	00
Ratter's Corner	4	25	10	00
Red Bank	13	93	11	75
Renous, Pont de (5 trimestres)	28	50	15	00
Richibucto, Village de (du 1er octobre 1872)	1	60	5	83
Richmond Corner	50	19	22	00
Riley Brook	18	29	10	00
River Charles	53	79½	26	00
River de Chute	47	06	14	00
River Louison	62	21	32	00
Riverside	25	98	38	00
Rockland	88	64	18	00
Rockport	17	04	12	00
Rockville	5	53	10	00
Rolling Dam	22	16	10	00
Rosevale	11	51	12	00
Rothsay, (5 trimestres)	240	11	137	50
Round Hill	119	42	35	00
Roxburgh	13	15	10	00
Royal Road, (5 trimestres)	4	03	12	50
Rusagornis, (6 trimestres)	24	00	15	00
Rusagornis, Station de (1 trimestre)	3	54	2	50
St. Croix, (5 trimestres)	132	72	92	50
St. Joseph	95	31	26	00
St. Leonard	8	72	10	00
St. Martin	10	02	10	00
St. Marie, (du 1er août 1872)	5	12	7	50
St. Marie, traversier de (5 trimestres)	180	76½	32	50
St. Patrick	23	19	10	00
Salem	9	07	10	00
Salmon Beach	13	75	18	00
Salmon Creek, (3 trimestres)	9	23	7	50
Salmon River, Albert	103	00	24	00
Salmon River, St. Jean	16	76	10	00
Salt Springs, (5 trimestres)	12	93	12	50
Scotch, Etablissement de	3	48	10	00
Scotch, ville de (3 trimestres)	12	14	7	50
Scovil, Moulins de	10	10	10	00
Second Falls	20	79	18	00
Seeley, Moulin de	28	11	10	00
Shanklin	13	97	10	00
Shannonvale	0	27	10	00
Shediac, Pont de	4	02	10	00
Shediac, Chemin de	10	92	10	00
Sheffield, Academie de (* y compris arrérages)	12	55	*15	00
Shepody	3	06	10	00
Shiktehawk	21	76	10	00
Silverstream	5	96	10	00
Smith Creek	24	69½	12	00
Smith's	85	81	42	00
Smith, ville de (5 trimestres)	20	75	12	50
Somerville	22	75	42	00
Southampton, (5 trimestres)	7	21	12	50

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
South Bay, (5 trimestres ; * y compris arrérages)	96	64	*33	50
South Branch, Kennebecasis	5	76	10	00
South Nelson	103	34	44	00
Sprague's Point	56	29	18	00
Springfield, (5 trimestres)	23	82	12	50
Springhill	9	32	10	00
Spruce Lake, (5 trimestres)	1	05	12	50
Stanley, (5 trimestres)	64	20	25	00
Starkey's	28	45	16	00
Steeve, Montagne de	4	41	10	00
Steeve, Etablissement de, (ci-devant tête de montagne)	2	96	10	00
Stony Creek	7	18	10	00
Summer Hill	12	76	10	00
Sussex Corner	190	88	88	00
Sussex, Portage de	12	24	10	00
Swan Creek	17	85	10	00
Sypher's Cove, (3 trimestres)	4	30	7	50
Tabucintac	32	83	16	00
Tabucintac, Rivière de, (fermé le 31 octobre 1872)	5	03	5	50
Taylor, Village de	58	46½	30	00
Tay, Moulins de, (5 trimestres)	13	26½	12	50
Tay, Etablissement de, (5 trimestres)	20	93	12	50
Tedish	35	74	14	00
Temperance, Vallée de, (5 trimestres)	8	45	12	50
Ten Mile Creek, (5 trimestres)	26	93	12	50
Tennant's Cove	11	54	10	00
The Range	24	79	10	00
Thorne Brook	1	20	10	00
Thorne Town	15	17	10	00
Three Brooks	13	91	10	00
Tidnish, Point de	11	67	10	00
Titusville, (5 trimestres)	24	79	12	50
Tower Hill	17	02	10	00
Tracadie	67	65	28	00
Tracey, Moulins de	34	90	16	00
Tracey, Station de, (3 trimestres)	14	00	18	00
Turtle Creek	7	78	10	00
Tweedside	13	51	10	00
Undine	1	55	10	00
Union Corner	2	97	10	00
Upham, (5 trimestres)	34	81	27	50
Upper Baie du Vin	7	45	11	00
Upper Buctouche	4	75	10	00
Upper Cape	14	63	10	00
Upper Caraquet	19	79	22	00
Upper Caverhill, (5 trimestres)	14	08½	12	50
Upper Gagetown	54	70	24	00
Upper Gaspereaux, (3 trimestres)	22	34	11	50
Upper Greenwich	8	48	10	00
Upper Hampstead, (depuis le 1er août 1872)	2	91	6	67
Upper Haynesville, (5 trimestres)	48	86½	12	50
Upper Kent	23	85	10	00
Upper Keswick, (5 trimestres)	59	41	20	00
Upper Keswick Ridge, (5 trimestres)	8	18	12	50
Upper Loch Lomond, (5 trimestres)	8	34	12	50
Upper Magaguadavic (5 trimestres)	29	91	12	50
Upper Maugerville, (3 trimestres)	12	89	9	00
Upper Neguac	20	23	10	00
Upper New Horton	12	54	10	00
Upper Peel	16	14	10	00
Upper Queensbury, (5 trimestres)	29	45	12	50

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

Nom du bureau.	Revenu brut.		Salaires.	
	\$	cts.	\$	cts.
Upper St. Bazil.....	37	52	20	00
Upper St. Francis.....	2	06	10	00
Upper Sackville.....	74	86	30	00
Upper Sheffield, (3 trimestres).....	26	81	27	00
Upper Southampton, (3 trimestres).....	11	20	7	50
Upper Wicklow.....	22	46	12	00
Upper Woodstock.....	115	01	64	00
Upsalquitch.....	5	49	10	00
Urquhart, (depuis le 1er août 1872).....	1	31	7	50
Victoria.....	69	64	32	00
Waasis, Station de, (6 trimestres).....	18	00	15	00
Ward's, Chemin du crique de.....	6	36	10	00
Washademoak.....	14	90	10	00
Waterborough.....	16	48	10	00
Waterside, (depuis le 1er août 1872).....	13	34	6	66
Waterville.....	34	90	12	00
Watson, Etablissement de.....	5	92	10	00
Waweig.....	5	57	10	00
Webster's Creek.....	16	76	10	00
Wellington, (depuis le 1er février 1873.).....	3	69	1	67
Welsford, (* y compris arrerages).....	128	32	*62	50
West Branch, Rivière Nicholas.....	11	22	10	00
Westcock.....	11	01	10	00
Westfield.....	7	70	10	00
West Glassville.....	16	07	10	00
Westmoreland Point, (fait bureau de poste le 1er août 1872.).....	33	57	20	00
Wheaton, Etablissement de.....	10	20	10	00
White's Cove.....	41	89	16	00
Whitney, (depuis le 1er août 1872.).....	3	40	6	66
Wickham.....	28	07	12	00
Wicklow.....	27	14	42	00
Williamstown.....	6	98	10	00
Willow Grove, (5 trimestres.).....	17	82	12	50
Wilson's Beach.....	0	20	10	00
Windsor.....	20	26	10	00
Wood Point.....	12	92	10	00
Woodstock, Chemin de station de.....	12	03	30	00
Yoho, (5 trimestres).....	0	59	12	50
Young's Cove.....	15	06	10	00
Total.....			\$8,127	13

N.B.—Le revenu ci-dessus mentionné est inclu, aux pages 162 et 163, dans celui perçu aux bureaux de poste généraux auxquels les dits bureaux de poste sont subordonnés.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 3, D.

DETAIL des paiements pour salaires, etc., dans Manitoba, 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 1873.

Nom.	Service.	Montant.	
BUREAU DE POSTE DU FORT GARRY.—(Une année, au 31 mars 1873.)			
A. G. Bannatyne	Maitre de poste	\$	cts
J. McDougall	Commis de 3e classe, du 1er juin 1872, (16 mois)	900	00
F. J. Clarke	do 3e do	500	00
J. O. Poitras	do 3e do	500	00
Total		\$2,400	00

H. A. WICKSTEED
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 3, D.—Fin.

ETAT No. 3 A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste de Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Allocations avancées.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Baie St. Paul	12 84	10 00		
Burnside	18 02	10 00		
Eagle's Nest	15 73	10 00		
Fort Garry, (salaires et dépenses énumérés ailleurs) ..	3,917 66			
Headingley	29 11	16 10		
High Bluff	73 69	36 62		
Indian Mission, (du 1er octobre 1872)	6 26	5 00		
Kildonan	51 44	18 43		
Lower Fort Garry	170 93	86 25		
Mapleton	27 88	11 00		
Middle Church	23 41	10 00		
Pointe du chêne, (du 1er octobre 1872)	2 13	5 00		
Palestine	33 27	16 01		
Park's Creek	23 79	8 32		
Pembina	233 69	91 56		
Pigeon, Lac	20 45	10 00		
Pointe du Chêne	18 44	10 30		
Pointe du peuplier	35 06	15 55		
Portage la Prairie	173 63	74 30		
St. André	74 83	38 76		
St. Charles	11 10	10 00		
St. François Xavier	15 24	10 00		
St. Jacques	24 01	10 00		
St. Norbert	49 51	16 53		
St. Pierre	29 75	11 70		
White Mud, Rivière de	38 07	16 65		
Totaux	\$5,129 94	\$558 08		

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 3, E.

DETAIL des paiements pour salaires, etc., dans la Colombie-Britannique, montrant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Service.	Montant.	
BUREAU DE POSTE DE VICTORIA.			
H. Wootton.....	Maitre de poste.....	2,000	00
W. G. Reynolds.....	Commis de 3e classe.....	689	67
R. H. McMillan.....	Commis temporaire, (34½ jours).....	48	50
A. Mowat.....	do (26 do).....	39	00
F. Paffard.....	do (2 do).....	10	00
P. McFarlane.....	do (1 do).....	5	00
F. J. Morrison.....	do (1 do).....	5	00
MOINS—Dédutions sur le fonds de retraite non payé au Receveur-Général après le 30 juin 1873, et reporté au compte de l'année suivante.....		\$2,797	17
Tota		\$2,751	83

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

ÉTAT No. 3, A.—Détail des salaires; allocations pour expéditions; allocations pour loyers, combustible et éclairage; revenu perçu aux différents bureaux de poste de la Colombie Britannique pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

N. B.—Étant le revenu, salaires, etc., du 20 juillet 1871, au 31 mars 1873.

Nom du bureau de poste.	Revenu brut.	Salaires.	Montant des allocations.	A locations pour loyers, combustible et éclairage.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ashcroft, (2 trimestres; * y compris arrérages).....	12 98	* 28 89		
Barkerville, (3 trimestres).....	398 72	450 00		150 00
Burrard Inlet, (3 trimestres; * y compris arrérages)...	178 49	* 170 53		
Cache Creek, (3 trimestres; * y compris arrérages)...	34 05	* 39 71		
Chemainus, (2 trimestres).....	8 45	6 48		
Chilliwack, (3 trimestres).....	20 64	15 00		
Clinton, (3 trimestres; * y compris arrérages).....	167 71	* 257 79	*85 00	
Cowichan, (2 trimestres).....	19 97	5 00		
Duck & Pringle's, (1 trimestre).....	2 16	2 50		
Esquimalt, (3 trimestres).....	229 48	16 05		
Hope, (1 trimestre).....	0 40	9 98		
Kamloops, (3 trimestres).....	72 56	28 90		
Kootenay, (1 trimestre).....	0 41	2 50		
Langley, (1 trimestre; * y compris arrérages).....	6 96	* 23 89		
Lillooet, (2 trimestres).....	36 06	5 00		
Lytton, (1 trimestre).....	26 30	10 80		
Maple Bay, (3 trimestres; * y compris arrérages)....	2 72	* 37 09		
Nanaimo, (3 trimestres; * y compris arrérages).....	228 27	* 264 17		
New Westminster, (3 trimestres).....	1,041 97	900 00		
Nicola Lake, (2 trimestres).....	9 81	10 00		
Okanagan, (2 trimestres).....	10 53	5 00		
Omineca, (1 trimestre).....	0 21	7 84		
150-Mile House, (3 trimestres; * y compris arrérages)...	42 85	* 66 16		
Pavillion, (1 trimestre).....	6 10	3 60		
Quesnelle, (1 trimestre).....	110 91	40 98		
Soda Creek, (3 trimestres; * y compris arrérages)....	81 24	* 112 53		
Sooke, (3 trimestres).....	37 01	15 00		
Spence's Bridge, (2 trimestres).....	15 08	6 26		
Sumas, (3 trimestres; * y compris arrérages).....	54 07	* 64 41		
Van Winkle, (3 trimestres; * y compris arrérages)...	107 24	* 118 66		
Victoria, depuis le 20 juillet 1871; y compris aussi les bureaux de poste de la province au 30 juin 1872; (salaires et dépenses énumérés ailleurs).....	14,224 51			
Yale, (3 trimestres; * y compris arrérages).....	389 07	*644 17	*68 08	
Totaux	\$17,576 93	\$3,368 89	\$153 68	\$150 00

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ÉTAT No. 3, A.)

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

Bureau de poste.	Montant.	
Hamilton.....	\$ 1,171	cts. 81
Kingston.....	195	51
London.....	816	39
Montréal.....	4,196	20
Ottawa.....	397	80
Québec.....	870	83
Toronto.....	3,167	98
Total.....	\$10,816	

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 des timbres-postes dans les cités de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1773.

Bureau de poste.	Montant.	
Halifax	\$ 560	cts. 72
Total	\$560	72

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ÉTAT No. 3, C.)

ÉTAT détaillé des commissions payées sur la vente des timbres-postes dans les cités du Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Bureau de poste.	Montant.	
Frédéricton.....	\$ 36	cts. 72
Newcastle.....	4	66
St. Andrews.....	1	03
St. Jean.....	117	84
Total.....	\$160	25

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(E. DANS L'ETAT No. 3, B.)

DETAIL des gratifications payées dans la Nouvelle-Ecosse pour lettres transportées par navires marchands, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Bureau de poste.	Montant.	
Bridgewater.....	\$	cts.
Halifax	0	72
Liverpool	23	60
Lockport	1	26
Port Medway	5	88
Yarmouth.....	1	00
	11	52
Total.....	\$43	98

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable..

(E. DANS L'ETAT No 3, C.)

DETAIL des gratifications payées dans le Nouveau-Brunswick, pour lettres transportées par navires marchands, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Bureau de poste.	Montant.	
St. Jean.....	\$	cts.
	52	1
Total	\$52	16

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(A. DANS L'ÉTAT No. 4, A.)

DETAIL des frais de voyage faits pour le service du département des postes d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts
BUREAU DE L'INSPECTEUR EN CHEF.			
J. Dewé, inspect. en chef	Allocation pour frais de voyage	494	80
J. D. Paterson	do do do	67	56
G. W. Baker	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	76	50
E. H. Fletcher	do do do	76	50
E. F. Hawken	do do do	13	00
P. A. Maingy	do do do	13	00
DIVISION DE QUÉBEC.			
W. G. Sheppard, B. I. de P.	Allocation pour frais de voyage	1,206	57
A. A. de Gaspé	do do do	61	28
O. Frechette	do do do	10	75
DIVISION DE MONTRÉAL.			
E. F. King, B. I. de P.	Allocation pour frais de voyage	1,010	88
C. W. Hayden	do do do	47	04
F. W. King	do do do	217	12
do	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	7	50
D. Nelligan	Allocation pour frais de voyage	40	00
do	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	51	00
DIVISION DE KINGSTON.			
R. W. Barker, I. B. de P.	Allocation pour frais de voyage	576	08
H. G. Goodfellow	do do do	88	00
do	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	37	50
Allan Jones	Allocation pour frais de voyage	4	00
J. Carberry	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	3	00
W. S. Smythe	do do do	19	50
DIVISION DE TORONTO.			
M. Sweetnam, I. B. de P.	Allocation pour frais de voyage	541	27
W. Cuppage	do do do	88	67
R. E. Chadd	do do do	22	50
W. E. Griffith	do do do	3	20
do	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	6	00
A. B. Campbell	do do do	39	00
T. S. Birchall	do do do	57	00
J. O. Bennett	do do do	7	50
DIVISION DE LONDON.			
G. E. Griffin, I. B. de P.	Allocation pour frais de voyage	698	72
G. E. Cox	do do do	618	54
A. Thompson	do do do	28	00
C. J. Shanly	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer	87	00
J. D. Sharman	do do do	12	00
Commis de la malle angl.	Dépenses pendant qu'ils étaient chargés des malles anglaises	1,394	13
Com. d. l. malle de l'Océan	Allocation pour dépenses pendant leur service	3,040	00
C. Stephens	Frais de déménagement d'Ottawa à Toronto	80	00
P. M. Greenbank	Dépense à Saintfield pour une clef de malle	0	45
P. M. Peterborough	do d'un messenger à Keene pour affaires de bureau	3	00
Total		\$10,848	56

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître Général des postes.

(A. DANS L'ÉTAT NO. 4, B.)

DETAIL des frais de voyage faits pour le service du département des postes dans la Nouvelle Écosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts
A. Woodgate, I.B. de P.	Allocation pour frais de voyage	1,051	51
A. Burnham.....	do do do	18	00
	Total.....	\$1,069	51

A. CAMPBELL,
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(A. DANS L'ÉTAT NO. 4, C.)

DETAIL des frais de voyage faits pour le service du département des postes dans le Nouveau Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Service.	Montant.	
		\$	cts
J. McMillan, I. B. de P.	Allocation pour frais de voyage	1,184	48
W. Paisley.....	do do do	122	50
W. C. Whittaker.....	do do do	335	00
do	Dépenses comme commis de malle sur chemins de fer.. ..	32	00
R. C. McIntyre	Allocation pour frais de voyage	42	57
W. R. Avery	do do do	10	95
T. B. Smith.....	Dépenses à la station de Harvey pour affaires de bureau.....	1	00
W.O. Keeper, Millstream	do Apohoqui do do	4	00
	do de divers commis pour services en chemins de fer.....	56	79
	Total.....	\$1,789	29

A. CAMPBELL,
Maître général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$.	cts
Cie de billets de b. de l'A. B.	Gravure et impression de timbres-poste pour le Départ. des Postes.	11,162	50
D. G. Berri	Timbres et cachets de bureau do do	1,793	24
H. Pritchard	do do do (P. O., Québec)	370	50
Yale Lock Mfg. Co.	Séures de boîtes et tiroirs pour do do	2,152	52
Sargent et Grenleaf	do do do do	113	34
J. A. Laemie et Cie.	Machines à étamper pour do do	234	00
D. O'connor	Tampons à étamper etc. pour do do	59	30
L. Smith	Obliterator handles, tin labels, &c., for do do	29	05
W. Porter	Ouvrages de menuiserie pour do do	22	85
C. Tilstone	Boîte de malle en fer-blanc pour do do	12	16
Quetton St. George et Cie	Liège à effacer pour do do	12	00
A. Mortimer	Montage de carte pour do do	10	92
J. D. Scott	Gravures de timbres, etc. pour do do	8	00
C. P. Dorion	Caisse de fer-blanc pour cartes pour do do	6	79
S. T. Green	Couteau à bureau pour do do	1	13
T. Andrew	Ouvrages de plombier pour I. B. P., Québec	32	38
A. Thom.	do do do	5	50
E. Roussel	Ouvrages de menuiserie pour do do	12	06
W. Drum	do do do	11	25
L. Lefebvre	Ouvrage de ferblanterie pour do do	7	62
J. S. Porter	Fabriqueur de clefs pour do do	5	40
O. Frechette	Horloge pour do do	5	00
N. Turcott	Réparation d'horloge do d.	3	50
O'Brien, Ellison & Co.	Essuie-mains do do	1	32
H. S. Scott	Règle de pieds pour do do	0	75
O. Knapp	Liège à effacer pour I. B. P., Montréal	45	00
Prowse Brothers	Ouvrages de ferblanterie do do	24	85
J. Gillard	Ouvrages de menuiserie do do	23	25
N. McNeil	Ouvrages de plombier pour I. B. P. Kingston	3	11
N. Wilmot	Ouvrages de forgeron pour do do	0	75
Withrow & Hillock	Ouvrages de menuiserie pour I. B. P., Toronto	400	00
Younglove, Massey & Co.	App. pour prendre les sacs de malle do do	47	00
W. H. Sparrow	Boîtes des commis de malle do do	46	20
Rice, Lewis & Sons	Boîtes à lettres sur rues do do	36	00
Chamberlain Manufac- turing Co.	Timbre à date de bureau pour do do	13	35
McDunnough & James.	Toile cirée et natte pour do do	8	25
J. Webster	Réparation à la voiture de malle pour do do	4	25
Goodyear Rubber Co.	Bouteilles d'encre pour commis de ch. de fer	4	16
J. E. Ellis	Règlés les horloges pour do do	4	00
R. Hay & Co.	Meubles pour do do	2	25
J. Scott	Tapis de table pour do do	1	00
D. Ramore	Répar. aux boîtes des commis de malle, pour	0	75
W. Joanes	Ouvrages de menuiseries pour I. B. P., London	47	32
E. & J. Rodgers	Ouvrages de plomberie pour do do	46	56
W. Farmer	do do do do	2	75
S. & A. McBride	Ouvrages de ferblanteries pour do do	14	30
W. H. Sparrow	Boîtes du commis de malle pour do do	44	00
Caldwell & Anundson	Tampons à étamper pour do do	17	00
J. M. Cousins	Pompe pour do do	10	00
J. Crook	Réparation à la porte du coffre pour do do	2	00
W. Farmer	Ouvrages de plomberie pour do do	139	25
J. Anderson	Ouvrage de menuiseries pour do do	107	47
W. Vincter	do do do do	6	00

(B DANS L'ÉTAT No 4, A).—Détails des sommes payées sur comptes pour articles et ouvrages fournis pour le service du département des postes d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts
T. Freeborn	Ouvrages de vitrier pour B. P., Hamilton	37	70
W. Allan	Ouvrages de forgeron pour do do	26	65
J. Leitch	Ouvrages de machiniste pour do do	14	15
W. B. Robbins	Paniers etc., pour do do	9	00
A. Williamson	Ouvrages de menuiserie pour B. P., Kingston	34	78
R. M. Horsey	Ouvrages de ferblanterie pour do do	31	11
T. McAulay	Timbre de date pour do do	12	00
Kingston Gas Co.	Répar. des tuyaux de gaz pour do do	3	63
Kingston Cie d'aqueduc	Ouvrages de plomberies pour do do	0	67
A. Ross	Toile à serviettes pour do do	0	98
W. Robinson	Ouvrages de vitrier pour do do	0	68
B. Holder	Clefs pour do do	0	50
G. M. Wilkinson	Liéges pour oblitérants, etc., pour do do	0	35
W. Joanes	Ouvrages de menuiserie pour P. O., London	49	39
S. & A. McBride	Poêle, etc., pour do do	36	90
E. & J. Rodgers	Ouvrages de plomberie pour do do	26	75
Noble and Green	Ouvrages de vitrier pour do do	15	63
J. Johnston	Ouvrages de plâtrier pour do do	4	00
P. Jones	Timbre de date pour do do	0	75
Prowse Frères	Ouvrages de ferblanterie pour B. P., Montreal	688	26
J. Gillard	Ouvrages de menuiserie pour do do	391	76
J. Boyd	Ouvrages de serrurerie pour do do	150	25
H. Grant	Régler les horloges pour do do	92	00
J. O'Connor	Cachet à lettres mobiles pour do do	78	00
T. R. Fitch	Globes et becs de gaz pour do do	35	00
J. Ash	Presse à lettres pour do do	20	00
J. McLean	Répar. des sceaux à feu pour do do	15	25
J. Kimber	Enseigne pour do do	14	25
J. Houghton	Pinturage pour do do	14	08
J. R. Boyce	Paniers à papier de rebut pour do do	10	00
Burland, Lafricain et Cie	Timbres de bureau pour do do	6	50
S. Boon	Badigeonnage pour do do	3	75
C. McGarry	Chaises de bureau pour do do	3	75
Angus, Logan et Cie.	Ficelles pour do do	3	60
A. J. Pell	Cadre pour le tableau des facteurs pour do do	2	00
Porter et Gibson	Ouvrages de menuiserie pour B. P., Ottawa	142	20
C. P. Dorion	Ouvrages de ferblanterie pour do do	50	09
A. H. Matthewman	Ouvrages de vitrier pour do do	21	50
Blythe et Kerr	Ouvrages de plomberie pour do do	7	75
Roche et Kelly	do do do	1	65
W. McKay	Pinturages pour do do	6	65
J. McLaren et Cie.	Jalousies, etc. pour do do	6	34
Angus, Irwin et Cie.	Meubles de bureau pour do do	5	30
J. Leslie	Répar. des chaises du bureau pour do do	4	00
F. Sauriol et Cie.	Peinturage, etc., pour do do	3	85
J. Hay	Quincaillerie, etc., pour do do	3	75
J. J. Kensington	Presses-papier pour do do	3	00
G. Cox	Timbre de date pour do do	2	75
E. Roussel	Ouvrages de menuiserie pour do do	173	06
A. Z. Vaudry	Ouvrages de plomberie pour do do	76	88
P. Cousins	Tableau du temps des mailles pour do do	20	00
Cie du Gaz de Québec.	Répar. des tuyaux de gaz pour do do	16	55
T. Andrews	Boîte à charbon pour do do	5	18
Withrow et Hillock	Ouvrages de menuiserie pour do do	167	99
J. Ritchie et Fils	Ouvrages de plomberie pour do do	96	58
G. Booth	Pinturages, etc., pour do do	43	70
R. Malcolm	Couverturé de tampons à timbre pour do do	33	35

(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 d'Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts.
N. I. Piper et fils.....	Meubles de bureau pour le bureau de poste de Toronto.....	26	25
W. W. Moses.....	Paniers do do.....	10	00
Rice, Lewis et fils.....	Boîtes à titres do do.....	9	50
H. Graham et Cie.....	Brochage et reliure do do.....	8	85
W. H. Sparrow.....	Fontaine à glace do do.....	5	00
T. Bryan.....	Travaux de serrurerie do do.....	4	95
J. L. Margach.....	Meubles de bureau do do.....	4	87
Brimstin et frère.....	Réparations aux boîtes à lettres des rues do do.....	4	00
J. E. Ellis et Cie.....	Régler les horloges do do.....	30	00
S. Barfar.....	Timbres pour mandats do Chatham.....	12	00
G. T. Burnett.....	Peinture des boîtes à lettres do St. Hyacinthe.....	3	60
E. L. et J. Neveux.....	Balance de bureau do Windsor.....	14	00
R. Glynn.....	Réparation des boîtes à lettres à la station du chem. de fer G. Oc..	1	00
R. H. Lawder.....	Changer les sacs à Whitby.....	1	00
	Total	\$20,035	11

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 1873.

Nom.	Détails.	Montant.
		\$ cts.
Longard et Muirhead...	Peinture, etc., pour le bureau de l'inspecteur des postes, Halifax ?	108 50
H. H. Fuller et Cie.....	Ficelle do do	52 50
J. H. Venning.....	Timbres et cachets do do	48 90
D. G. Berri.....	do do do	32 02
Watson et Myers.....	Travaux de plomberie do do	44 85
E. H. Cogswell.....	Régler les horloges do do	5 00
Newcombe et Lambert..	Meubles pour le bureau des mandats, Halifax	24 50
T. Boggs et Cie.....	Seau à charbon, etc. do do	2 80
J. Davies.....	Travaux de serrurerie pour le bureau de poste d'Halifax	11 87
Gordon et Keith.....	Boîte à timbres et jalousies do	19 00
R. H. Cogswell.....	Réparation d'horloge do	7 50
G. Rent.....	Étiquettes en ferblanc do	5 61
O. J. Knapen.....	Fers à marquer do	5 00
R. Conroy.....	Draps do	5 00
G. W. Bolton.....	Cachet de bureau do	4 00
H. A. Swartz.....	Travaux de ferblantier do	2 50
E. Albro et Cie.....	Cadenas, etc. do	1 90
J. Gwatkin.....	Ferrures pour sacs de malle do	1 25
S. Spencer.....	Caractères en acier pour le bureau de poste de Cow Bay	0 60
	Total	\$383 30

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

(B. DANS L'ÉTAT No. 4, C.)

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

Nom.	Détails.	Montant.	
J. H. Venning	Timbres et cachets pour bureau de l'inspecteur des postes St. Jean	\$	cts
Lewin & Allingham	Ficelle et rivets en cuivre, etc.	215	28
R. Flaherty	Ouvrages de serrurerie	149	55
Bowes & Evans	Ouvrages de ferblanterie	108	25
S. Corbitt	Meubles de bureau	81	06
M. Whittaker	Peinture, etc.	49	00
S. H. Brown	Ouvrages de charpenterie	36	00
Sheraton, Son & Skin- ner	Tapiserie, etc.	32	95
T. M. Reed	Huile, savon, etc.	31	05
Z. G. Gabel	Gomme élastique pour timbres	30	74
Jardine Bros.	Ficelle, etc.	11	34
C. E. Burnham	Chaises de bureau, etc.	8	51
Kerr & Thorne	Quincaillerie	7	25
A. Young	Réparation aux boîtes à lettres des rues	7	02
J. & J. Hegan	Paillassons	5	75
J. L. Inches	Ficelle	4	68
A. Anderson	Caisse d'emballage	3	00
C. E. Burnham	Meubles, etc., pour bur. des mandats d'articles d'arg.	0	40
A. Young	Poêle, etc., pour bureau de poste, Fredericton	36	25
A. L. Forest	Ouvrages de plomberie	40	50
M. S. Hall	Ficelle	7	85
T. R. Jones	Ficelle pour bureau de poste, St. Jean	2	70
R. Barbour	Peinture, vernissage, etc.	162	28
S. H. Brown	Ouvrages de charpenterie	153	62
Bowes & Evans	Ouvrages de plomberie	69	63
Kerr & Thorne	Quincaillerie, etc.	32	60
C. E. Burnham	Meubles	29	45
T. M. Reed	Lampes, etc.	23	75
G. Hutchison	Régler les horloges	18	71
H. C. Hunt	Ouvrages de charpenterie	18	00
H. W. Chisholm	Lanterne	12	81
J. Howe	Rubans pour exp. des mandats d'arg. pour bur. de poste, St. Jean	9	00
C. F. Everett et Cie.	Fluide d'éclairage	6	00
		1	60
	Total	\$1,406	58

H. A. WICKSTED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

(B. DANS L'ÉTAT NO. 4, D.)

DETAIL de tous les paiements sur comptes pour articles fournis et ouvrages exécutés pour le service du département des postes dans Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
A. G. Bannatyne	Lampe, etc., pour bureau de poste, Fort Garry.....	\$	cts
		15	28
	Total.....	\$15	28

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

(B. DANS L'ÉTAT NO. 4, E.)

DETAIL de tous les paiements sur comptes pour articles fournis et ouvrages exécutés pour le service du département des postes dans la Colombie Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
Haywood & Jenkinson..	Meubles, etc., pour bureau de poste, Victoria.....	\$	cts.
T. S. Allatt	Peinture, etc. do	582	94
A. & W. Wilson	Ouvrages de plomberie, etc. do	97	55
G. C. Geron	Table, poêle, etc. do	89	00
J. Sehl	Ouvrages de charpenterie do	24	00
E. Marvin	Balance, serrures, etc. do	23	50
P. McQuade	Tampon pour timbre do	22	12
T. L. Fawcett	Transparents, etc. do	8	50
J. S. Drummond.....	Plaques découpées do	5	87
J. Teague	Porte et serrure pour boîte aux let. do	5	75
J. Stewart	Becs de gaz, etc. do	5	50
J. Crowther	Lettres sur planche de bulletin do	4	50
E. Watson	Gravure de timbre de bureau do	3	50
J. McKenzie	Cheminé de lampe pour bureau de poste, Barkerville.....	3	50
J. Weiler	Enseigne pour bureau de poste, Cowichan.....	0	75
J. McKenzie	Boîte aux lettres pour bureau de poste Kamloops	4	00
R. W. Deene	Meubles, etc., pour bureau de poste, New Westminster.....	7	50
J. Cunningham	Tampon pour timbre, etc. do	40	00
W. Maharry	Enseigne, etc., pour bureau de poste, Yale.....	3	00
M. Rush	Peinture, etc. do	30	00
	Total.....	\$971	48

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

(C. DANS L'ETAT No. 4 A.)

DETAIL de toutes les dépenses pour loyer et taxes, pour le compte du département des postes, dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts
Séminaire de St. Sulpice.	Rente foncière, bureau-de-poste de Montréal (6 trimestres)	1,200	00
G. P. Baker	Loyer du bureau de poste d'Ottawa (5 trimestres)	625	00
Cie. d'aqueduc d'Hamilton	Taxe d'eau, bureau-de-poste d'Hamilton	38	00
Kingston do	do do Kingston (5 trimestres)	73	10
Montréal do	do do Montréal (8 do.)	338	93
Québec do	do do Québec (6 do.)	240	00
Toronto do	do do Toronto	80	00
	Total	\$2,595	05

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(C. DANS L'ETAT No. 4 C.)

DETAIL de toutes les dépenses pour loyers et taxes, en rapport avec le département des postes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873

Nom.	Détails.	Amount	
		\$	cts
M. Gregg	Loyer du bureau-de-poste, Fredericton	240	00
J. Walker	do do St. Jean (5 trimestres)	1,000	00
Cie. d'aqued. de St. Jean	Taxe d'eau do St. Jean	20	00
	Total	\$1,260	00

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(C. DANS L'ÉTAT NO. 4 D)..

DETAIL de toutes les dépenses pour loyer et taxes, pour le compte du département des postes dans Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts
A. G. Bannatyne.....	Loyer du bureau de poste de Fort Garry.....	180	00
	Total.....	\$180	00

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(C) DANS L'ÉTAT NO. 4, E)

DETAIL de toutes les dépenses pour loyers et taxes, pour le compte du département des postes dans la Colombie Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom	Détail	Montant.	
		\$	cts
Lernburg	Loyer du bureau de poste de Victoria (5 mois).....	125	00
	Total.....	125	00

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ÉTAT No. 4, A.)

DETAIL des dépenses du département des postes pour papeterie, impressions et annonces, dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts
C. E. Holiwell et Cie....	Papeterie pour le bureau de l'inspecteur des postes, Québec.....	10	75
Middleton et Dawson	do do do do	17	53
G. F. Nesbitt et Cie.....	do do do Montréal.....	18	58
Angus, Logan et Cie.....	do do do do	10	75
J. Lovell.....	do do do do	9	40
Dawson frères.....	do do do do	2	50
E. Stacey.....	do do do Kingston.....	5	73
G. F. Nesbitt et Cie.....	do do do Toronto.....	36	10
A. S. Irving.....	do do do do	21	23
L. C. Mann.....	do do do do	1	80
E. A. Taylor et Cie.....	do do do London.....	147	57
J. Lovell.....	Impress. et annonces pour le bureau de l'insp. des postes, Montréal.....	79	65
J. Shannon.....	do do do Kingston.....	6	75
T. Hill et fils.....	do do do Toronto.....	2	50
Brown et Bautz.....	Impr. liv. de chèques de mand. d'arg., pr. le bur. de poste, Hamilton.....	169	00
Hamilton.....	Papeterie.....	21	00
Kingston.....	do	11	55
Montréal.....	do	67	
Québec.....	do	63	1
Toronto.....	do	104	30
Hamilton.....	Annonces des lettres non-reclamées, etc.....	647	72
Kingston.....	do do	155	98
London.....	do do	408	73
Montréal.....	do do	1,523	94
Ottawa.....	do do	424	71
Québec.....	do do	1,056	33
Toronto.....	do do	2,631	46
Arthabaska "Free Press"	Annonces de soumissions pour services de malle, etc.....	9	60
Brantford "Courier".....	do do	18	50
do "Union".....	do do	6	60
Caledonia "Sachem".....	do do	13	20
Cayuga "Sentinel".....	do do	7	20
Chatham "Planet".....	do do	9	12
Clinton "New Era".....	do do	3	50
Godeich "Star".....	do do	10	80
Hamilton "Spectator".....	do do	19	80
Kingston "Daily News".....	do do	48	53
Lévis "L'Echo".....	do do	32	44
London "British Canadian".....	do do	6	00
London "Evening Herald".....	do do	21	98
do "Free Press".....	do do	31	96
Mitchell "Advocate".....	do do	6	85
Montréal "Canadian Illustrated News".....	do do	3	50
Montréal "Daily News".....	do do	3	50
do "Gazette".....	do do	3	50
do "L'Opinion Publique".....	do do	3	50
Montréal "La Minerve".....	do do	3	50
Napanee "Beaver".....	do do	5	40
Ottawa "Times".....	do do	10	00
Perth "Expositor".....	do do	6	50
Petrollea "Advertiser".....	do do	3	8
Pictou "Gazette".....	do do	12	52
Québec "Budget".....	do do	43	32

(D. DANS L'ETAT No. 4 A.)

DETAIL des dépenses du département des postes pour papeterie, impressions et annonces, dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

— Suite.

Noms.	Détails.	Montant.	
"Le Canadien" de Québec	Annonces de soumiss. pour services de malle, etc.	\$.	cts
"Chronicle" do	do do	34	44
"Courrier" do	do do	43	32
"Gazette" do	do do	5	40
"Journal" do	do do	33	24
"Mercury" do	do do	10	80
"Rural Free Press" do	do do	42	00
de Québec	do do	54	72
"Gazette" de Ste. Anne	do do	29	88
St. Catherine "Journal"	do do	22	
St. Thomas "Despatch"	do do	10	
Sarnia "Canadian"	do do	14	04
Simcoe "Canadian"	do do	5	60
Stratford "Herald"	do do	16	20
Strathroy "Despatch"	do do	6	00
"Journal" de Trois-Riv.	do do	11	80
"Le Constitutionnel" des Trois-Rivières	do do	4	56
Toronto "Canadian Free man"	do do	8	82
Toronto "Christian Guardian"	do do	13	20
Toronto "Leader"	do do	21	00
do "Mail"	do do	14	40
do "Monetary Times"	do do	14	40
Welland "Telegraph"	do do	6	24
do "Tribune"	do do	3	24
Windsor "Essex Record"	do do	8	40
Woodstock "Times"	do do	22	80
Almont	Annonces de lettres non-réclamées etc.	4	76
Ancaster	do do	6	56
Aurora	do do	10	40
Aylmer Est	do do	9	62
Aylmer Ouest	do do	9	76
Barrie	do do	28	20
Beaverton	do do	3	46
Belleville	do do	59	12
Berlin	do do	21	78
Blair	do do	0	68
Bobcaygeon	do do	7	16
Bowmanville	do do	10	40
Bracebridge	do do	2	66
Bradford	do do	9	56
Brampton	do do	28	60
Brantford	do do	40	38
Brighton	do do	12	00
Brockville	do do	33	70
Brookdale	do do	0	20
Carleton Place	do do	5	20
Carleton	do do	10	50
Castleton	do do	4	16
Cayuga	do do	16	62
Chatham	do do	53	74
Chippawa	do do	3	72
Clarksburg	do do	3	56
Clifton	do do	7	94
Clinton	do do	3	06
Cobourg	do do	64	20

(D. DANS L'ETAT NO. 4, A.—Détail des dépenses du département des postes pour papeterie, impressions et annonces, d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom.	Détails.	Montant.	cts
Colborne	Annonces pour lettres non-réclamés	13	32
Collingwood	do do	18	66
Cornwall	do do	9	46
Cowansville	do do	9	10
Culloden	do do	0	32
Dixon's Corners	do do	2	50
Drummondville	do do	3	63
Dundas	do do	17	41
Dunnville	do do	9	88
Durham	do do	18	78
Elora	do do	3	6
Embro	do do	4	60
Enniskillen	do do	0	94
Fergus	do do	6	43
Font Hill	do do	2	22
Fort Erie	do do	4	26
Frieburg	do do	2	44
Galt	do do	24	70
Gananoque	do do	10	48
Georgetown	do do	3	20
Goderich	do do	15	32
Granby	do do	1	92
Guelph	do do	54	40
Harriston	do do	2	63
Hull	do do	28	42
Ingersoll	do do	25	48
Iroquois	do do	6	74
Kiucardine	do do	10	24
Kingsville	do do	0	54
Lindsay	do do	19	44
Listowel	do do	13	56
L'Original	do do	1	36
Meaford	do do	6	34
Millbrook	do do	8	90
Milton	do do	2	20
Morrisburg	do do	21	58
Mount Forest	do do	8	56
Napanee	do do	5	80
Newcastle	do do	9	16
New Hamburg	do do	7	82
New Market	do do	23	08
Norwood	do do	3	40
Oakville	do do	69	10
Orangeville	do do	30	04
Orillia	do do	31	66
Oshawa	do do	16	88
Owen Sound	do do	12	76
Paris	do do	3	28
Park Hill	do do	9	10
Pembroke	do do	8	40
Perth	do do	32	22
Peterborough	do do	0	58
Petersburgh	do do	42	46
Petrolia	do do	19	86
Pictou	do do	9	74
Port Dover	do do	87	86
Port Hope	do do	16	42
Port Perry	do do	13	90
Freescott	do do		

D. DANS L'ÉTAT No. 4. A.)—Détail des dépenses du département des postes pour papeterie, impressions et annonces, d'Ontario et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Fin.*

Nom.	Détails.	Montant.
Preston	Annonces de lettres non-réclamées	\$ 8 cts 62
Richmond Hill	do do	10 00
Rimouski	do do	36 06
Rondeau	do do	5 48
Ste. Agathe	do do	1 18
Ste. Catherine	do do	58 44
St. Hyacinthe	do do	40 16
St. Jean, est.	do do	11 72
St. Marie	do do	9 12
St. Thomas, ouest	do do	55 30
Sandwich	do do	12 08
Sarnia	do do	39 94
Seaforth	do do	11 64
Seneca	do do	14 48
Shakespeare	do do	5 64
Sherbrooke	do do	32 41
Simcoe	do do	20 90
Sorel	do do	10 98
Stratford	do do	79 96
Stratroy	do do	17 54
Thornbury	do do	0 60
Thorold	do do	11 88
Trois Rivières	do do	72 36
Tolsonburgh	do do	5 42
Trenton	do do	7 26
Uxbridge	do do	7 28
Waterloo	do do	9 56
Wellanl.	do do	10 10
Wellesley	do do	2 82
Westwood	do do	4 68
Whitby	do do	19 96
Windsor	do do	44 90
Woodstock	do do	13 70
	Total	\$10,433 55

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maitre Général des Postes.

(D. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

DETAIL des dépenses du département des postes, pour papeterie, impressions et annonces, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts
J. C. Crosskill.....	Papeterie pour le bureau de l'inspect. des postes, Halifax.....	1,453	74
A. W. McKinlay	do do do do	136	73
S. T. Hall	do pour bur. des mand. d'art. d'arg. do	91	10
A. et H. Creighton	do do do do	4	50
J. C. Crosskill	Impress. pour le bur. de l'insp. des postes do	3,984	07
do	do pour bur. des mand. d'art. d'arg. do	1,132	06
Halifax "Abstainer"	Annonces de soumissions pour serv. de malle, etc. do	5	57
do "British Colonist"	do do do do	77	00
do "Church Chronicle"	do do do do	19	50
do "Evening Express"	do do do do	71	50
do "Mayflower"	do do do do	63	49
do "Presb. Witness"	do do do do	8	00
do "Prov. Wesleyan"	do do do do	9	00
do "Reporter et Times"	do do do do	140	37
Pictou "Standard"	do do do do	20	75
Halifax	Papeterie	162	62
do	Annonces, lettres non réclamées, etc.	44	22
Amherst	do do do do	14	04
Windsor	do do do do	11	87
Yarmouth	do do do do	36	83
	Total	\$7,486	96

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ETAT NO. 4, C.)

DETAIL des dépenses du département des postes, pour papeterie, impressions et annonces, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Noms.	Détails.	Montant.	
		\$	cts
H. Chubb et Cie	Papet. et imp. pour le bur. de l'insp. des postes, St. Jean...	1,061	10
J. et A. McMillan	do do do do	605	97
J. B. Gregory	do do do do	90	41
J. et A. McMillan	do pour bur. des mand. d'art. d'arg. St. Jean.	692	80
T. H. Hogg	Impress. pour le bureau de l'insp. des postes, St. Jean.....	181	00
E. Willis	do do do	1,347	77
Lugrin et Sons	do do do	34	20
G. W. Day	do do do	331	80
W. Elder	do do do	493	90
Barnes et Cie	do do do	51	20
Fredericton	Papeterie et impressions	63	50
St. John	do do	582	27
Fredericton	Annonces et lettres non-réclamées, etc	126	57
Chatham "Gleaner"	do de soumissions pour serv. de malle	7	98
Fredericton "Reporter"	do do	16	02
Moncton "Times"	do do	33	60
Newcastle "Union Advocate"	do do	50	62
Sackville "Chignecto Post"	do do	29	00
St. Andrews "Standard"	do do	2	38
St. Stephen "Courier"	do do	14	05
St. John "Christian Visitor"	do do	52	40
do "Daily News"	do do	281	50
do "Daily Telegraph"	do do	201	83
do "Daily Tribune"	do do	233	92
do "Globe"	do do	2	30
do "New Dominion"	do do	99	75
do "Temperance Journal"	do do	41	50
do "Religious Intelligencer"	do do	52	40
	Total	\$6,782	19

A. CAMPBELL,
Maître-Général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ETAT No. 4, D.)

DETAIL des dépenses du département des postes pour papeterie, impressions et annonces, en Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails,	Montant	
		\$	cts
H. S. Donaldson.....	Papeterie pour le bureau de poste de Fort-Garry.....	30	70
A. G. Bannatyne.....	do do do do.....	7	00
J. B. Bourdeau.....	Annonces des lettres non-réclamées.....	10	96
Caldwell et Cunningham.....	do do.....	7	78
	Total.....	\$56	44

A. CAMPBELL,
Maitre-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ETAT No. 4, E.)

DETAIL des dépenses du département des postes pour papeterie, impressions et annonces, dans la Colombie Britannique pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Divers.	Amount.	
		\$	cts
Barkerville.....	Papeterie.....	21	25
New Westminster.....	do.....	38	63
Quesnell.....	do.....	5	00
Victoria.....	do.....	198	49
do.....	Impressions et annonces.....	661	27
New Westminster.....	Annonces de soumissions pour contrats de malle.....	30	76
	Total.....	\$955	40

A. CAMPBELL,
Maitre-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(D. DANS L'ÉTAT NO. 4, A.)

DETAIL des sommes payées pour combustible et éclairage pour le département des postes, en Ontario et Québec, durant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	ts
Cie. de gaz d'Hamilton.....	Gaz pour le bureau de poste d'Hamilton.....	541	50
E. Brown.....	Charbon do do.....	49	50
T. Harbottle.....	Bois do do.....	457	50
Cie. du gaz de Kingston.....	Gaz pour le bureau de poste de Kingston.....	376	65
do do.....	Charbon do do.....	113	50
E. Williams.....	Bois do do.....	99	00
D. H. Cays.....	do do do.....	33	00
J. Bigley.....	Sciage do do.....	18	00
R. Carson.....	do do do.....	6	75
Cie. du gaz de London.....	Gaz pour le bureau de poste de Londres.....	443	00
C. B. Hunt.....	Charbon do do.....	73	00
W. H. Baxter.....	Bois do do.....	243	18
J. Maitland.....	Sciage do do.....	83	75
Cie. de gaz de Montreal.....	Gaz pour le bureau de poste de Montréal.....	886	44
S. W. Beard & Co.....	Charbon do do.....	1,855	33
D. Sleeth.....	Bois do do.....	559	00
J. B. Wilson.....	do do do.....	487	50
Hamilton, Armstrong & Co.....	do do do.....	112	50
Cie. de gaz d'Ottawa.....	Gaz pour le bureau de poste d'Ottawa.....	518	50
T. Greasley.....	Bois do do.....	222	75
W. Hodges.....	do do do.....	67	50
T. Garity.....	do do do.....	36	00
J. Heney.....	do do do.....	27	00
Cie. de gaz de Québec.....	Gaz pour le bureau de poste de Québec et p. b. aux l. d. rues.....	370	89
J. Gibbin.....	Charbon do do.....	424	00
C. Martel.....	Bois do do.....	353	50
G. Lemelin.....	do do do.....	167	50
H. Paré.....	do do do.....	161	80
D. Wolsey.....	do do do.....	26	00
J. Poitras.....	Sciage do do.....	36	00
J. Masson.....	do do do.....	28	50
J. Grenier.....	do do do.....	28	00
J. Rancour.....	do do do.....	12	00
P. Lefrançois.....	Charroiyage de bois do do.....	26	80
Cie. de gaz de Toronto.....	Gaz pour le bureau de poste de Toronto.....	1,686	75
P. D. Conger.....	Charbon do do.....	403	99
C. Stewart.....	Sciage do do.....	6	25
O. Surges.....	do do do.....	6	25
	Total.....	11,049	08

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(E. DANS L'ETAT No. 4, C.)

DETAIL des dépenses pour combustible et éclairage pour le département des postes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts
Cie. de gaz de St Jean..	Gaz pour le bureau I. B. P. de St. Jean.....	43	00
R. P. McGivern.....	Charbon do do do	114	24
R. P. & W. F. Starr....	do do do do	1	70
T. M. Reed	Fluide d'éclairage do do	16	36
Fredericton Gas Co.....	Gaz pour le bureau de poste de Frédérickton..	62	80
Currier & Richards.....	Charbon do do do	76	00
Cie. de Gaz de St. Jean..	Gaz pour le bureau de St. Jean.....	357	00
R. P. McGivern.....	Charbon do do	94	20
L. H. Waterhouse.....	do do do do	71	00
J. Lloyd	do do do do	8	50
A. Crawford	Bois do do	84	80
	Total.....	\$932	60

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(E. DANS L'ETAT No. 4, D.)

DETAILS des dépenses pour combustible et éclairage pour le département des postes, dans Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
		\$	cts
A. G. Bannatyne.....	Charbon pour le bureau de poste de Fort Garry.....	4	00
do	Bois do do	280	00
do	Huile de charbon do	56	83
	Total.....	\$340	

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(E. DANS L'ETAT No. 4, E.)

DETAIL des dépenses pour combustible et éclairage pour le département des postes dans la Colombie Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
Cie. de gaz de Victoria...	Gaz pour le bureau de poste de Victoria	\$	cts
Sprout & Cie.....	Charbon et bois do do	96	25
E. Broderick & Cie.....	do do do	28	00
Ah See.....	Bois pour le bureau de poste de Bakerville.....	54	00
A. Lock.....	do do do	10	00
J. Weldon.....	do do do	10	00
W. Davison.....	Huile de charbon do	13	75
Grimcaum Frères.....	do do do	13	00
J. Cunningham.....	do do do	5	25
A. Wilson.....	Provision de bois à Cariboo do	7	00
J. Mara.....	Chandelles pour bu. de poste de French Creek.....	3	00
J. Cunningham.....	do bureau de poste de New-Westminster.....	35	75
Holbrook & Fisher.....	Provision de charbon do do	41	75
H. Elliott.....	Ecorce do do	10	50
Total.....		\$361	50

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(F. DANS L'ÉTAT No. 4, A.)

DETAIL de tous les paiements pour diverses dépenses faites pour le compte du département des postes dans Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.
J. Dewé	Dépenses accessoires, bur. de l'insp. en chef B. P. Ottawa...	\$ 5 00
W. G. Sheppard	do do bureau de l'insp. des postes, Québec...	122 00
E. F. King	do do do do Montréal...	32 82
R. W. Barker	do do do do Kingston...	21 50
M. Sweetnam	do do do do Toronto...	66 27
G. E. Griffin	do do do do London...	65 55
P. E. Ritchie	do do bureau de poste Hamilton...	93 47
R. Deacon	do do do Kingston...	51 52
L. Lawless	do do do London...	97 94
E. S. Freer	do do do Montréal...	590 30
G. P. Baker	do do do Ottawa...	263 58
P. G. Huot	do do do Québec...	300 17
L. P. Huot	do do do St. Roch de Québec...	1 50
J. Leslie	do do do Toronto...	241 54
Cie. de télégraphe de Montreal	Dépêches du bureau de l'insp. en chef B. P. Ottawa...	80 35
do do do	do do bureau de l'insp. des postes, Québec...	284 46
do do do	do do do Montréal...	35 25
do do do	do do do Kingston...	33 07
do do do	do do do Toronto...	94 72
do do do	do do do London...	85 01
do do do	do do maître de poste de Causapescal...	0 25
do do do	do do Drummondville...	0 29
do do do	do do Dundee...	0 69
do do do	do do Hamilton...	79 87
do do do	do do Montréal...	113 95
do do do	do do Ottawa...	40 18
do do do	do do Paisley...	0 93
do do do	do do Penetanguishene...	1 65
do do do	do do Trois-Rivières...	29 58
do do do	do do Toronto...	36 54
do do do	do do Windsor...	0 29
Compagnie d'assurance Royale.	Assurance du bureau de poste d'Hamilton...	80 00
do do do	do do Kingston...	80 00
do do do	do do London...	62 50
do do do	do do Montréal...	75 00
do do do	do do Toronto...	101 25
Département du bureau de poste des États Unis	Droits de port prélevés en Canada, pour les États-Unis, sur lettres et papiers pour Chine, Japon, Nouvelle-Zélande, Antilles, etc.	2,014 63
Département du bureau de poste des États-Unis	Droits de transit aux États-Unis sur objets de corresp. entre Windsor, Ontario, et Baie du Tonnerre, Ontario...	346 16
Banq. d'Épargne du bur. de poste	Commission aux maîtres de poste sur les affaires de banq. d'Ép.	3,910
P. B. Kirkham	Rapports télégraphiques des trains de malles de chemin de fer, au bureau de poste de Montréal...	130
J. Paterson	Services professionnels, Reine vs. diverses personnes...	860
Kirkpatrick et Smythe	do Smith vs. maître de poste, Kingston...	26
A. B. Parmelee	do in re l'inspecteur de Montréal...	12 00
A. Cullen	Services de police secrète	21 00
Cie. d'Express Canadienne	Frais d'express pour boîtes et sacs pour le bureau de poste de Québec...	115 12
P. Le Sueur	Listes des mandats d'art. d'argent anglais...	46 03
J. Le Page	Plans du nouveau bureau de poste, Québec...	10 00
B. Chamberlain	Estampilles retirées et détruites...	5 00
	Gratifications payées pour garde de malles de nuit, aux principales stations du chemin de fer...	116 50
	Total	\$10,882 79

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

A. CAMPBELL,

Maître-général des postes.

(F. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

DETAIL de tous les paiements pour diverses dépenses faites pour le compte du département des postes dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
A. Woodgate	Dépenses accessoires, bureau de l'inspecteur B. P. Halifax	\$	cts
J. H. Thorne	do do bureau des mandats d'art. d'argent, Halifax.	29	17
B. M. Cochran	do do bureau de poste, Halifax	16	73
Compagnie de télégraphe de l'Union de l'Ouest..	Dépêches à et du bureau de l'inspecteur du B.-P. Halifax	142	00
do do	do à et du bureau du surintendant des mandats d'articles d'argent, Halifax	354	69
Département du contrôle.	Port militaire officiel, payé en Canada et remboursé	31	99
S. L. Shannon	Services professionnels, département des postes	667	68
	Gratific. pour garde des m. aux stat. de ch. de fer et des bat-travers.	27	34
		104	00
	Total	\$1,373	90

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

(F. DANS L'ÉTAT, No. 4, C.)

DETAIL de tous les paiements pour diverses dépenses faites pour le compte du départements des postes dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
J. McMillan	Dépenses accessoires, bureau de l'inspecteur B. P. St. Jean	\$	cts
J. Hale	do do bureau des mandats d'art. d'argent, St. Jean.	63	70
J. Howe	do do bureau de poste, St. Jean	7	65
Compagnie du télégraphe de l'Union de l'Ouest..	Dépêches à et du bureau de l'inspecteur du B. P., St. Jean	224	85
do do	do du bureau du maître de poste de St. Jean	219	76
Département du contrôle.	Port militaire officiel, payé en Canada et remboursé	104	33
J. A. Mahood & Co	Carte du Nouveau-Brunswick	23	00
W. H. Tuck	Services professionnels, département des postes	143	80
	Gratifications pour garde des malles aux stations de chemin de fer, sur trains de chemin de fer, etc	136	06
		140	00
	Total	\$1,063	15

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

(F. DANS L'ÉTAT No. 4, D.)

DETAIL des paiements de divers déboursés pour le compte du département des postes, dans Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
Cie du télégraphe N.-Occidental	Télégrammes au et du maître de poste de Fort Garry.....	\$ 5	cts 55
Département des postes des États-Unis.....	Droits de transit aux États-Unis, sur objets de correspondance entre Windsor, Ont., et Fort Garry, Manitoba.....	5,388	76
	Total.....	\$5,394	31

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

(F. DANS L'ÉTAT No. 4, E.)

DETAIL des paiements de divers déboursés pour le compte du département des postes, dans la Colombie Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.	
H. Wootton.....	Dépenses accessoires du bureau de poste, Victoria.....	\$ 68	cts 72
V. B. Tait.....	do do New Westminster.	4	90
Cie télég. de l'Union de l'Ouest, do de la Colombie Britan.	Télégrammes au et du maître de poste de Victoria.....	107	50
Département des postes des États-Unis.....	do do do New Westminster.	1	25
	Droits de transit aux États-Unis, sur objets de correspondance entre Windsor, Ont. et Victoria, C. B.....	4,429	30
J. Black.....	Gratification comme gardien de nuit du bureau de Victoria.	5	00
	Total.....	\$4,615	77

A. CAMPBELL,
Maître-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

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 l'entrepreneur.	Distance.	Nombre de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Alberton	Lynden	Luke Lawrence	7	6	En cor. avec les trains de la malle	
Aldboro	Rodney	George Gordon	6	2	Mercredi, samedi	3 p.m.
Alvinston	Watford	Wm. Ellis, Jun.	8	3	do do	1 p.m.
Amiens	Lobo	J. McArthur	7	3	En corresp. avec les trains de la	
Ancaster	Hamilton	Thos. Hunter	7	12	Mardi, jeudi, samedi	8 a.m.
Anherstburg	Windsor	A. McKay	17	6	do	12 midi
Aughrim	Bothwell	James Walker	9	3	En cor. avec les trains allant et	
Bentley	Rondeau	Thos. K. Morris	10	3	En corresp. avec les trains du	
Berne	Drysdale	Robt. Drysdale	2½	3	En corresp. avec les trains du	
do	Kippen	J. H. Schwartzentruber	7	3	Mardi, jeudi, samedi	2 p.m.
Bingham Road	Rainham	John Goehring	5	3	do	11 a.m.
Birr	Devizes	J. M. Young	10	2	do	1 p.m.
Black Creek	Point Abino	R. B. Willson	10	3	Mercredi, samedi	10 a.m.
Black Heath	York	John Blain	5	2	do do	1 p.m.
Bluevale	Lucknow	Wm. Ross	15	3	Mardi, jeudi, samedi	11.30 a.m.
Bothwell	Clearville	F. J. Poulin	20	6	do	8 a.m.
Brantford	Station du G. Oc.	Jonathan Hale	½	1	Cor. avec les trains de la malle	
Bright	Station du ch. de fer	John Cameron				do	do
Brewster	Moray	Andrew Armstrong	12	2	En cor. avec les trains de la malle	
Brinsley	Lieury	Alex. Smith	4	3	Mardi, samedi	7 a.m.
Brodhagen	Carronbrook	Ernest Brodhagen	7	1	do	4 p.m.
Carlow	Westfield	Wm. Johnston	10	3	Mardi, jeudi, samedi	5.30 p.m.
Carronbrook	Farquhar	Wm. Carpenter	11	6	do	4.30 p.m.

No. 5.

l'année expirée le 30 juin 1873, 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 être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
sur le ch. de fer Gr. Occid.		En voiture	\$ 200 00	1er avril, 1873	Quatre ans.
Mercredi, samedi	2.30 p.m.	A cheval ou autrement	50 00	do	do
do do	4.30 p.m.		100 00	1er janv., 1873	do
branche de Sarnia		do	97 50	do	Mars 31, 1875.
Mardi, jeudi, samedi	1.30 p.m.		250 00	1er avril, 1873	Quatre ans.
do	9.45 a.m.	Diligence de passagers.	393 00	1er janv., 1873	do
venant de Toronto, etc.		do	128 00	do	do
ch. de fer Grand Occident		A cheval ou autrement	200 60	1er juillet, 1872	do
du ch. de fer Grand Occid.		do	26 00	1er avril, 1873	A la volonté du M. G. des Postes
Mardi, jeudi, samedi	1 p.m.		120 00	do	Quatre ans.
do	4 p.m.		60 00	do	do
de Kippen		do	80 00	1er juillet, 1872	do
Mardi, jeudi, samedi	3.15 p.m.		135 00	1er janv., 1873	Juin 30, 1875.
do	12.45 p.m.		75 00	do	Quatre ans.
do	4 p.m.		170 00	1er oct., 1872	do
do	2 p.m.		424 00	1er janv., 1873	do
do	3 p.m.		234 00	1er avril, 1873	do
Mercredi, samedi	3 p.m.		50 00	1er janv., 1873	do
do	midi		95 00	1er avril, 1873	do
Mardi, jeudi, samedi	10.30 a.m.		50 00	1er juillet, 1873	do
do	2 p.m.		50 00	1er oct., 1872	do
Mardi, vendredi	5 p.m.		148 00	do	do
do	6.30 p.m.		263 00	1er janv., 1873	Un an.
Mardi, jeudi, samedi	6.30 p.m.				
do	3 p.m.				
do	11 a.m.				
du ch. de fer Grand Occid.		Diligence des passagers ou autrement			
du ch. de fer Grand Occid.		Diligence à un ou deux chevaux			
ch. de fer du Lac Huron		A la main			
Mardi, samedi	7 p.m.				
do	10 a.m.				
Mardi, jeudi, samedi	5.15 p.m.				
do	6.15 p.m.				
Samedi	9.45 a.m.				
do	12.45 p.m.				
Mardi, jeudi, samedi	11.30 a.m.				
do	8.30 a.m.				
duch. fer B. et L. H. al. a l'O		Diligence de passagers ou autrement			

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur	Distance. Nombre de fois par semaine.	DEPART.	
De	A			Jours.	Heures.
Carronbrook	Station de ch. de fer	George J. Kidd	12	En corr. av. trains de la malle E.	
Charing Cross	Stoney Point	G. W. Dutton	32	Mardi, jeudi, samedi. 6 a.m. Lundi, mercur., vendr. 6 a.m.	
Chatham	Darrell	Edward Hall	7	Mercredi, samedi. 11 a.m. do do 8 a.m.	
Chatham	Dover Sud.	Alexis Roberts, Sen.	7	Mercredi, samedi. 4 p.m. do do 8 a.m.	
do	Rondeau	Robert Farley	12	Corresp. av. les trains de ch. de fer	
Chippawa	Station de ch. de fer	J. S. Macklem	12	do do do	
Clifton	St. de c. de f. E. & O.	W. W. Woodruff	12	Corr. avec les trains de c. de f. E. & O	
Colinville				Samedi 11.30 a.m.	
Conroy	Waubuno	Thomas Moore	6 1/2	do 9 a.m. Mercredi, samedi. 8 a.m.	
Constance	Stratford	Jeremiah Smith	6	do do 1.30 p.m. Mercredi, samedi. 3.15 p.m.	
Cowal	Harlock	Thomas Neilans	4	do do 1 p.m. Samedi 10 a.m.	
Drumbo	Iona	John Mills	5 1/2	do 8 a.m.	
Dufferin	Wolverton	Frederick Meggs	2 1/2	Corr. av. les trains de la malle sur Mercredi, samedi. 2.30 p.m.	
Dunnville	Oneida	Mrs. Jane Cossar	5	do do 4.30 p.m.	
Dutton	Port Maitland	John Siddah	7	Cor. av. les trains de la mal. sur le B. Tous les jours. 3 p.m.	
Falkland	Eagle	Duncan McKillop	4	do 4 p.m. Mardi, jeudi, samedi. 10 a.m.	
Fisherville	Paris	G. T. Simpson	3	do do 11.15 a.m. Mercredi, samedi. 9.30 a.m.	
Florence	Selkirk	J. Mehlenbacher	5	do do 11.30 a.m. Lundi, mercur., vendr. 5 p.m.	
Fordyce	Shetland	D. M. Kerby	4	do do 6.30 p.m. Samedi 11.30 a.m.	
Fort Erie	St. Helens	Wm. Farquharson	5 1/2	do 1 p.m.	
Goderich	Station de ch. de fer	George Lewis	12	En corresp. avec les trains de	
Gravelotte	Lucknow	P. G. White	23	Tous les jours. 4 p.m. do 8 a.m. Mercredi, samedi. 8.50 a.m.	
Guysboro'	Lynedoch	S. F. Lovell	8	do do 8 a.m. Mardi, jeudi, samedi. 7 a.m.	
Hamilton	Glenmeyer	R. W. Smuck	8	do do 9.30 a.m.	
do	Fort Dover	A. A. Almas	37	Tous les jours. 10 a.m. do 7 a.m.	
do	Bot. de lett. de rue.	J. H. Mottram	2	18 Visitant les diverses stations et	

de London, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
et O., sur c. d. f. B. et L. H.		A la main	\$ cts. V. dble. 12 1/2	1er juillet 1873.	A la volonté du M.-G. des postes.
Lundi, mer., vend.	2 p.m.	En diligence ou autre- ment.	749 00	1er avril 1873.	Quatre ans.
Mardi, jeudi, samedi.	2 p.m.	A cheval ou autrement,	75 00	1er janvier 1873.	do
Mercredi, samedi.	9.45 a.m.	do	75 00	1er janvier 1873.	31 mars 1875.
do	12.45 p.m.	do	190 00	1er juillet 1872.	Quatre ans.
Mercredi, samedi.	9.45 a.m.	do	60 00	8 janvier 1873.	31 janvier 1873.
do	5.45 p.m.	do	1 00	1er janvier 1873.	A la volonté du M.-G. des postes.
E. et O. p. c. de f. G. O.		En diligence	39 00	do	Quatre ans.
do		A la main	80 00	do	Un an.
do		do	36 00	1er août 1872.	31 mars 1874.
do		do	52 00	1er janvier 1873.	Quatre ans.
Ch. de fer B. et L. H.		do	124 00	1er avril 1873.	do
Mercredi, samedi.	5.30 p.m.	do	75 00	1er janvier 1873.	do
do	8.30 p.m.	do	184 00	1er octobre 1872.	do
Ch. de fer du Lac Huron.		En voiture	65 00	1er janvier 1873.	do
Quotidiennement.	4.48 p.m.	do	75 00	1er février 1873.	30 septembre
do	3.48 p.m.	do	38 00	1er janvier 1873.	Quatre ans.
Mardi, jeudi, samedi.	Midi	A cheval	85 00	do	do
do	10.45 a.m.	do	40 00	1er octobre 1873.	do
do	12.30 p.m.	do	50 00	8 janvier 1873.	A la volonté du M.-G. des postes.
do	10.30 a.m.	do	65 00	do	do
Lundi, mercur., vend.	7.30 p.m.	do	139 00	1er avril 1873.	do
do	6 p.m.	do	1500 00	1er juillet 1872.	A la volonté du M.-G. des postes.
do	2 p.m.	do	480 00	1er no. 1872.	Un an.
Samedi	12.30 p.m.	do			
do		do			
L'ouest et l'ouest		A la main			
Quotidiennement	Midi	do			
do	8 p.m.	do			
Mercredi, samedi	8.40 a.m.	do			
do	10 a.m.	do			
Mardi, jeudi, samedi	11.30 a.m.	do			
do	9 a.m.	do			
Quotidiennement	2.30 p.m.	do			
do	5.30 p.m.	do			
échang. trois fois par jour		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.	
Harrington	Lakeside	Robert Armstrong	4	3	Mardi, jeudi, samedi do do do	9 a.m. 7.30 a.m.
Harriston	Wroxeter	J. McLaughlin	1	6	En corr. avec les trains de malles	
Hartford	Waterford	L. P. Pursel	9	3	Mardi, jeudi, samedi do do do	11.30 a.m. 8.30 a.m.
Humberstone	Port Colborne	Johr. Thompson	1	6	En corr. avec les trains de c. de fer	
Ingersoll	Port Burwell	Angus McKay	32	6	En corr. avec les princ. trains de	
Kinglake	Vienne	John Featherston	6	2	Mercredi, samedi do do	7 a.m. 9 a.m.
Kinloss	Lucknow	Thomas Smith	12	6	Quotidiennement	5 a.m.
Langton	Marston	William Mills	4	2	Mercredi, samedi do do	8.30 a.m. 7 a.m.
Largie	Wallacetown	John McKillop transféré à W. M. Laws	7	1	Samedi do	11 a.m. 8 a.m.
Lumley	Stewart's Corners	William Dinin	3	3	Mardi, jeudi, samedi do do do	4 p.m. 5 p.m.
Listowel	Molesworth	Samuel Longheed	11	3	do do do	12 noon 9 a.m.
London	Lester's	Neil McNeil	1	12	Corresp. avec les trains de la malle	
do	Petersville	William Loughrey	1	6	do do do	do
do	St. James' Park	John Simpson transféré à John Taylor	1	12	do do do	do
London	St. Thomas	J. H. Filman	16	6	Correspond avec les courriers de	
Lynnville	Simcoe	J. W. McNally	6	2	Mardi, samedi do do	9 a.m. 11 a.m.
Marshville	Stat. de ch. de fer	William Buchanan	3	6	En cor. avec les trains de la malle.	
Mitchell's Bay	Oungah	Wm. Parish transféré à R. Joiner	8	2	Mercredi, samedi do do	4 p.m. 6.30 p.m.
Muncey	Mount Brydges	R. E. Whiting	7	2	do do do	11.30 a.m. 2.15 p.m.
Niagara	Stat. de ch. de fer	Robert Warren	12	1	Correspond avec les trains sur le	
do	Ste. Catherine (2nd voyage.)	Winsor Chase	12	6	do do do	do
do	Youngstown, E. U.	Robert Warren	2	6	do do do	do
Ohsweken	Onondaga	Richard Hill	5	3	Mardi, jeudi, samedi do do do	3 p.m. 6 p.m.
Onondaga	Stat. de ch. de fer	W. S. Buckwell	1	8 ou req.	Corres. avec les trains de la malle	

London, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mardi, jeudi et samedi do do	8.30 a.m. 10 a.m.	A cheval	65 00	1er juillet, 1872.	Un an
each way on W. G. & B. R.		En diligence	250 00	do	Deux ans.
Mardi, jeudi et samedi do do	10.45 a.m. 1.45 p.m.	En voiture	116 00	1er avril, 1873.	Quatre ans.
B. & J. H. R.		do	100 00	1er janv., 1873.	do
de malles sur le ch. f. G. O		En diligence	485 00	1er juillet, 1872.	do
Mercredi et samedi do do	10.30 a.m. 8.30 a.m.	A cheval	65 00	1er oct., 1872.	do
Quotidiennement	11 a.m.	En diligence	278 00	do	do
Mercredi, samedi do do	8.30 a.m. 8 a.m.	A chev. ou autrement.	60 00	1er janv., 1873.	do
Mercredi et samedi do do	9.30 a.m. 10 a.m.	do	52 00	{ 1er fév., 1873. 1er avril, 1873 }	{ A la volonté du M. G. des postes. }
Mardi, jeudi et samedi do do	5.45 p.m. 4.45 p.m.	A chev. ou autrement.	45 00	1er janv., 1873.	do
do do	10.48 a.m. 1.48 p.m.	En voiture	109 00	do	Quatre ans.
do do		do	0 30 (par jo'r)	1er juillet, 1872.	A la volonté du M. G. des postes.
do do		do	0 25 (par jo'r)	12 juillet, 1872.	do
do do		do	0 25 (par jo'r)	{ 22 juillet, 1872 1er avril, 1873 }	{ do }
et W. à London		En diligence	2 00 per diem	1er janv., 1873.	A la volonté du M. G. des postes.
Mardi et samedi do do	12 noon 10.30 a.m.	En voiture	80 00	1er oct., 1872.	Quatre ans.
B. & L. H. R.		do	110 00	1er janv., 1873.	do
Mercredi et samedi	8.30 p.m.	do	80 00	{ 1er déc., 1872. 1er avril, 1873 }	{ do }
do do	6 p.m.	do	60 00	1er janv., 1873.	do
do do	4 p.m. 1.15 p.m.	do	60 00	1er janv., 1873.	do
ch. de fer E. et O.		A la main	60 00	8 janv., 1873.	A la volonté du M. G. des postes.
G. W. R.		Voiture à un ou deux chevaux	400 00	1er déc., 1872.	8 janv., 1873.
do		Traversier, etc.	80 00	1er juillet, 1872.	Quatre ans.
Mardi, jeudi et samedi do do	7 p.m. 4 p.m.	A chev. ou autrement.	78 00	1er juin, 1873	do
B. & L. H. R.		A la main	{ 0 40 par dou- ble voy. }	1er janv., 1873.	do

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Paris.....	Stat. de ch. de fer. G. O.	J. H. Robinson, Jun.	1	1	Corresp. avec les trains de malle	
do.....	B. & L. H. do					
do.....	Stat. de Paris P. O.					
Park Hill.....	Sarepta.....	Wm. Simpson.....	16	3	Mardi, jeudi etsamedi. 2 p.m.	
do.....	Springbank.....	D. L. Stonehouse.....	9½	2	do do do 7.30 a.m.	
Point Abino.....	Sherkston.....	R. B. Willson.....	2	5	Mardi et samedi. 7.30 a.m.	
Port Burwell.....	Simcoe.....	Henry Swan, Jun.....	39	6	do do 4.30 p.m.	
Port Colborne.....	B. L. H. Station	Geo. Westall.....	½	36	Corresp. avec les trains de malle.	
do.....	Welland do					
Port Dalhousie.....	do	Peter Nath.....	½	1	Corresp. avec les trains à la Pointe	
Port Robinson.....	do	Wm. Buchner.....	½	1	Quotidiennement. 5 a.m.	
Rodgerville.....	Zurich.....	Caspar Hill.....	8	6	do do 7 a.m.	
Ste. Catherine.....	W. R. Station.....	A. W. L. Cooke.....	½	2	Corresp. avec tous les tr. de malle	
St. Ives.....	Thorndale.....	W. D. Logan.....	5	2	Mardi, samedi. 2 p.m.	
St. Thomas.....	Station de ch. de fer	Mary Ann Boughner & W. T. Boughner.....	½	24	do do A midi...	
Sandwich.....	Windsor.....					
Sarnia.....	Sombra.....	Henry Askev.....	2	6	Corresp. avec les trains sur L. et	
Sebringville.....	Stat. de ch. de fer.	W. W. Milliken.....	21	6	do do do	
Sombra.....	Wilkesport.....	Isaac Bennett.....	½	12	Quotidiennement. 7 a.m.	
Stratford.....	B. & L. H. Station	Wm. Kimball.....	7	3	do do 1 p.m.	
do.....	G. T. R. do	John Forbes.....	1	1	En corresp. avec les tr. sur B. et	
Tuscarora.....	Stat. de ch. de fer.	Thos. Logan.....	½	6	Mardi, jeudi et samedi. 12.30 p.m.	
Vandecar.....	Woodstock.....	Michael Gaynor.....	10	2	do do 10 a.m.	
Welland.....	Stat. de ch. de fer.	James V. Strawn.....	½	24	Corr. avec tous les tr. de malle sur	
Windsor.....	Détroit, (serv. trav.)	W. R. Clinton.....	1½	1	do do	

pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
sur G. W. et B. et L. H.	Ch. de fer.	Diligence à deux chev.	200 00	1er Janv. 1873..	Quatre ans.....
Merc. jeudi et samedi.....	10.42 a.m.	Transp. des passagers.	185 00	1er Juillet 1872	Quatre ans.....
do do.....	5 12 p.m.		44 00	1er Féb. 1872...	30 Sept. 1873....
Jeu. samedi.....	6.18 p.m.	do	48 00	1er Janvier 1873.	do 1874..
do do.....	9.18 a.m.	En diligence.....	1350 00	Avril 1 er 1873..	Quatre ans.....
Abino.....	do	do	200 00	Janvier 1er 1873.	do.....
Quotidiennement.....	3 p.m.	A la main ou autrement	per		
do do.....	1 p.m.	do	trip 13	do	do.....
do do.....	do	do	do 09	do	do.....
Quotidiennement.....	4 p.m.	En voiture.....	169 00	Avril 1er 1873..	do.....
do do.....	6.30 p.m.	do	300 00	Janvier 1er 1873.	do.....
Mardi, samedi.....	1 p.m.	do	42 00	Avril 1er 1873..	do.....
do do.....	3 p.m.	do	112 00	Octobre 1er 1872.	do.....
P. S. R.....	do	En diligence.....	per		
G. W. R.....	do	do	deim 75	Janvier 1er 1873	do.....
do do.....	5.15 p.m.	do	876	do	31 Déc. 1873....
Quo idien.....	11.15 a.m.	do	00	do	Un an.....
L. H. R.....	do	A la main, etc.....	00	Juillet 1er 1872	Quatre ans.....
Mardi, merc., samedi.....	11.45 a.m.	En voiture.....	74 28	do	do.....
do do.....	2.15 p.m.	do	210 50	Sept. 1er 1872..	31 Aout 1876....
B. et L. H. et G. T. R.....	do	do	per		
B. et L. H. R.....	do	A la main, etc.....	trip 0	Janvier 1er 1873	31 Déc. 1876....
Mercredi, samedi.....	2 p.m.	En voiture.....	80 00	Juillet 1er 1872.	Quatre ans.....
do do.....	10 a.m.	do	d double		
B. et L. H. R.....	do	do	trip 12	Janvier 1er 1873	31 Déc. 1876....
malles de Windsor allant à	Détroit..	Vapeur.....	130 00	Mars 1er 1873..	28 Fév. 1874....
do do	do	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.
SERVICE PAR						
Fort Erie	Niagara	Co. du ch. de f. sud-est.	30 $\frac{1}{2}$	6	Service des sacs de m...	
London	St. Thomas	Co. du ch. de fer G. O.	16	6	Service des sacs de m...	
do	Port Stanley		24 $\frac{1}{2}$	12	Frais de route des commis des B.P.	
SERVICE PAR						
Cleveland	Port Stanley	Capt. Drake	74	3	Lundi, mardi, vend. 9 p.m. Merc. jeudi et samedi. 8.30 p.m.	

DIVISION DE

Alliston	Elm Grove	John Berridge	6	6	Laisant Alliston quot. aus. que malles dep. Cookstown, passant ton environ 3 heures après
Alma	Station	Charles Milne	$\frac{1}{2}$	12	2 fois quot. en correspond. avec
do	Winfield	Thomas A. Hambly	8	3	Lundi, mardi, vend. 2.15 p.m. do do 12 noon
Alton	Cataract	Archibald Dick	6	3	Quotidiennement 11.30 a.m. do do 12.45 p.m.
do	Station	do	1	12	2 fois quot. en correspond. avec
Appleby	Station	David Alton	$\frac{3}{4}$	6	Quot. en correspondance avec
Apto	Fergusonvale	C. McLaughlin	3	3	Merc. jeudi, et sam. 4 p.m. do do 5.00 p.m.
Argyle	Station	John McKay	$\frac{1}{2}$	6	Quot. en correspondance avec
Arthur	Station	C. C. Green	1	12	2 fois quot. en correspond. avec
Ashley	Hoath Head	George Follis	1	6	Laisant Ashley le samedi durant l'hiver, à 10.0 a.m., de retour dans une h. et demie

London, durant l'année expirée le 30 Juin, 1873. -- Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
CHEMIN DE FER.					
		Augmenté subséquem.	1 par jour à 4c.	8 janvier 1873	A la volonté du M. G. des Postes....
			4c. par mille 8c. par mille	1er Avr. 1873.	do
BATEAUX A VAP.					
Dim., Merc., Ven.	5 a.m.	Steamer Sandusky	100 00	22 Mai 1873....	Saison de 1873 à la clôture de la navig.
Mar., Jeu., Sam.	6 a.m.				

TORONTO.

possible après l'arrivée des à Elm Grove, et retour à Allis-					
le trains des malles.	A cheval ou en voiture.	200 00	1er. oct. 1872...	Quatre années.	
Lun., merc., ven.	En voiture ou autrem.	69 00	1er avril 1873..	do	
do do	A cheval ou en voiture.	140 00	1er juillet 1872..	Deux années.	
Quotidien	do	88 00	1er janv. 1873...	Quatre années.	
le trains des malles.	A pied ou autrement..	100 00	1er oct. 1872....	do	
trains des malles.	En voiture ou autrem.	78 00	1er avril 1873...	Une année.	
Mardi, jeudi, samedi.	A pied ou autrement.	80 00	1er juillet 1872..	Quatre années	
do do	do	40 00	1er janv. 1873..	A la volonté du M. G. des Postes.	
le trains des malles.	do	40 00	1er janv. 1873..	A la volonté du M. G. des Postes.	
le trains des malles	En voiture.....	62 60	1er juillet 1872..	Quatre années.	
durant l'été, à 6.00 a.m., passer à Hoath Head, et après de retour à Ashley.	A cheval ou autrem.	52 00	1er oct. 1872...	A la volonté du M. G. des Postes.	

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur	Distance.	No. de fois par semaine.	DEPART.	
From	A				jours.	Heures.
Athlone	Bond Head	Thomas Millard, Jr.	r'd trip 33	6	Lesse Bond Head quot., excepté dans sept heures	
Aurora	White Rose	Jared Lloyd	4	2	Mercredi, Samedi, 10 a.m.	
Bala	Gravenhurst	Joseph Coulter	14	1	do do 7.30 a.m.	
Balsam	Myrtle	Ruben Hurlbut	5	6	Lundi 8 a.m.	
Bardsville	Falkenburg	Charles Bard	5	1	Mardi 8 a.m.	
do	do	Matthias Moore	6	1	Quotid., en correspondance avec Samedi 12.30 p.m.	
Barrie	Ivy	John Scott	13	6	do do 10 a.m.	
do	Minesing	W. F. Ronald	10	2	Samedi 8 a.m.	
Bayview	Morley	James Lemon	7	1	do do 11.30 a.m.	
Berlin	Glenallan	W. D. Ellis	22	6	En corresp., avec les malles depuis Mercredi, samedi 2.20 p.m.	
Bolsover	W. & P. P. R. Sta.	Richard Killingsworth	4	6	do do 12 noon.	
Boyne	Omagh	George Henderson	13	6	Mercredi, samedi 10.15 a.m.	
Bracebridge	Rosseau	James Millard	27	3	do do 8 a.m.	
do	Ziska	W. H. Spencer	5	2	Quotid., en corresp. avec les trains	
do	do	do	5	2	Lun., Merc. Ven. 9 a.m.	
Bradford	Newton Robinson	Samuel Manning	10	6	Mar. jeudi samedi. 7.30 a.m.	
do	Station	Samuel Manning	1	24	Mercredi, samedi 2.20 p.m.	
Brampton	Claude	Henry Manning	11	6	do do 12 noon.	
Brentwood	Station	Louis E. Dubois	12	12	Mercredi, samedi 10.15 a.m.	
Bronté	Milton	J. & J. Marshall	12	6	do do 8 a.m.	
Brougham	Markham	Samuel Woodruff	12	6	Quotid., en corresp. avec les trains	
do	Whitby	Andrew Somerville	12	6	Quotid., en corresp. avec les trains	
Caldwell	Caledon	Edward Dawson	r'd trip 10	3	En corresp. quot. avec la malle	
Caledon East	Lockton	Matthew Wallace	43	3	Quotidien 2.30 p.m.	
Caledon	Station	Edward Dawson	12	12	do do 10.00 a.m.	
mbray	Carden	Isaac Belfrey	19	2	En corresp. deux fois par jr. avec	
do	Station	Robert Moffatt	23	12	do do 3.00 p.m.	

Toronto, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulés à être payés.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
le dimanche, et faisant le voyage		En diligence ou autrement	384 00	1er juillet 1872..	Quatre ans.
Mardi, samedi	8.30 a.m.	A cheval ou autrement.	80 00	do	Un an.
do do	11 a.m.	A pied ou autrement {	(par vg.) 2 50	Fermé nov. 1872.	Quatre ans.
Jeu di	4 p.m.				
Lundi	4 p.m.	A pied ou autrement {	140 00	1er juillet 1873..	Un an.
Port Whitby et ch. de f. de Port Perry.					
Samedi	12 midi.	En voiture	140 00	1er juillet 1873..	Un an.
do	2.30 p.m.	A pied ou autrement {	(par vg.) 1 00	1er aout 1872..	A la volonté du M.-G. des postes.
do	1 p.m.				
do	10 a.m.	A pied ou autrement {	0 80	1er avril 1873..	Quatre ans.
Quotidiennement	10.36 a.m.				
do	3.36 p.m.	A pied ou autrement	440 00	1er juillet 1872..	do
Merc., vendredi	10.30 a.m.	En voiture ou autrem..	80 00	1er avril 1873..	do
do do	2 p.m.	A pied ou autrement	60 00	1er avril 1873..	do
Meaford		En diligence ou autrement	640 00	1er avril 1873..	do
Quotidien	11.30 a.m.	En diligence ou autrement	640 00	1er avril 1873..	do
malles.	6 p.m.	En diligence ou autrement	140 00	1er janvier 1873.	Six mois.
à Palermo.		En diligence ou autrement	100 00	1er octobre 1872.	Quatre ans.
Merc., jeudi, samedi	3 p.m.	Voiture à un ch. ou {	3 00	Fermé nov. 1872.	Une saison.
Lundi, mardi, vendredi	4.30 p.m.				
Mardi, samedi	2.20 p.m.	A pied, à cheval autrement	0 75	do	Quatre ans.
do do	4 p.m.	A pied ou autrement	55 00	1er avril 1873..	do
do do	9.45 a.m.	En diligence ou autrement	170 00	1er octobre 1872.	do
do do	12 midi.	En diligence ou autrement	75 12	1er juillet 1872.	Quatre ans.
à Bradford.		En diligence ou autrement	400 00	1er octobre 1872.	do do
avec les trains transportant les malles		En diligence ou autrement	50 00	1er avril 1873..	A la volonté du M.-G. des postes
Quotidiennement	11.00 a.m.	En diligence ou autrement	300 00	1er octobre 1872.	Quatre ans.
do	7.20 p.m.	En diligence ou autrement	293 00	do do	do do
les trains de malles.		En diligence ou autrement	225 00	do do	do do
à Milton.		En diligence ou autrement	100 00	do do	do do
trains.		En diligence ou autrement	70 00	1er avril 1873..	do do
Quotidiennement	12.45 p.m.	A pied ou autrement	80 00	1er octobre 1872.	do do
do	5.15 p.m.	A cheval ou autrement	240 00	1er juillet 1872..	do do
avec les malles de Toronto.		En diligence ou autrement	144 00	do do	do do
Lundi, mardi, et vend	6.30 p.m.	A pied ou autrement	70 00	1er avril 1873..	do do
do do	8.00 p.m.	A pied ou autrement	80 00	1er octobre 1872.	do do
les trains de malle.		A pied ou autrement	240 00	1er juillet 1872..	do do
Mardi et samedi	12.00 midi	A pied ou autrement	144 00	do do	do do
do do	7.00 p.m.	A pied ou autrement	144 00	do do	do do
les trains de malle.		En voiture	144 00	do do	do 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.
Campbell's Cross.	Cheltenham	Patrick Neil	4½	6	Quotidiennement en corresp. avec	
Cannington.	Pefferlaw	John Chambers	10	3	Lundi, mardi et merc.	12.30 p.m.
					do do do	8.45 a. m.
Carden.	Vic. Road Station.	Jacob Belfrey	2	3	Lundi, mardi, merc. et ven. en cor.	
do	Uphill	William Boden	9	1	Samedi	6.30 p. m.
					do	4.00 p. m.
Cherrywood	Dunbarton	John Williams	3½	3	Laisant Dunbarton le lundi, ma. de Toronto.	
do	Whitevale	John Williams	3½	3	Lundi, mar. et vend.	12.00 midi
					do do do	1.15 p. m.
Churchill	Lennox	James McKay	3	2	Laisant Lennox le mardi et sam. malle depuis Lefroy et faisant une heure et demie.	
Churchville	Lisgar	R. Nicholls	4	2	Mercredi et vend.	2.00 p. m.
					do do	12.00 midi
Claremont.	Stouffville	M. F. Mertens	r.d. 19	6	Quot. en correspon. avec les trains	
	Station	J. McMurtry	12		2 fois quotidiennement en corresp.	
Clarke	Station	P. F. Le Roy	1½	12	2 fois quotidiennement en corresp.	
Clarksburg	Hanover	James Koiley	16	6	Quot. en correspondance avec arrivant à Hanover durant	
do	Mount Forest.	Thomas Smith	14	2	Mardi et samedi	4.00 p. m.
					do do	8.00 a. m.
do	Station	Francis Carroll	½	12	2 fois quotidienn. en correspond.	
Coboconk	Norland	John Perkins	5	3	Lundi, mer. et vend.	6.30 p. m.
do	Norland	John Griffin	5	3	do do do	4.45 p. m.
					Lundi, merc. et vend.	6.30 p.m.
do	Rosedale	Moses McNeill	6	3	do do do	6.30 p.m.
					do do do	4.30 p.m.
do	do	do	6	3	do do do	6.30 p.m.
					do do do	4.30 p.m.
do	Station	John Leroy	½	12	2 fois quotidiennement en corresp.	
Collingwood	Gibraltar	John Glenn	10	1	Vendredi	1.30 p.m.
					do	9 a. m.
Colpo's Bay	Mar	Robert Laughlen	7½	1	Samedi	4 p.m.
					do	12.30 p.m.
Cookstown	Mulmur	Alexander Fraser	19	6	Quotidiennement	
					do	6 a.m.
Cooksville	Toronto	John Schillar	16	6	do	8 a.m.
					do	3 p.m.
Coulson	Warminster	James Coulson	7½	2	Merc. et samedi, en correspond. et Cold water	
Coverley	Latona	William Cranston	13	2	Mardi et samedi.	11.30 a.m.
					do do	8 a.m.
Craigleith	Station	A. G. Fleming	1½	6	Une fois quotid. en correspond.	
Craigvale	Stroud	William Webb	1	12	2 fois quot. en correspond. avec	

Toronto, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Swice.*

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
la diligence de Brampton.					
Lundi, mercredi et vend.	11.00 a.m.	A cheval ou en voiture.	225 00	1er octobre 1872.	Quatre ans.
do do do	3 p.m.	En diligence ou autre voiture.	219 50	do do	do do
avec les trains de la malle.					
Samedi	6.00 p. m.	En voit. ou autrement.	55 00	1er janvier 1873.	Un an.
do	8.30 p. m.	A cheval ou autrement.	52 00	1er sept. 1872	A la volonté du M.-G. des postes.
et vend. en corresp. avec la malle		A cheval ou en voiture.	75 00	1er juillet 1872.	Quatre ans.
Lundi, mercredi et vend.	2.15 p. m.	A pied ou autrement.	75 00	1er janvier 1873.	30 juin 1876.
do do do	1.00 p. m.				
correspondant à Churchill avec la malle					
le voyage d'aller et de retour dans		A cheval ou en voiture.	50 00	1er octobre 1872.	Quatre ans.
Mardi et vendredi	1.00 p. m.				
do do	2.48 p. m.	do	52 00	1er juillet 1872.	do do
du ch. de fer de Nipissing					
avec les trains de la malle.		En voit. ou autrement.	350 00	do do	30 sept. 1874
avec les trains.		do	33	1er janvier 1873.	Quatre ans.
les trains de la malle de Harrisburg		A cheval ou autrement.	100 00	1er sept. 1872.	A la volonté du M.-G. des postes.
trois heures et demi après		En voiture	400 00	1er octobre 1872.	Quatre ans.
Mercredi et samedi	11.30 a.m.				
do do	7.30 p. m.	A cheval ou en voiture.	140 00	1er janvier 1873.	do do
avec les trains de la malle					
Lundi, mercredi et vend.	6.00 p. m.	A pied ou autrement.	68 86	1er avril 1873.	do do
do do do	7.45 p. m.				
Lundi, mercredi, vend.	6 p. m.	A cheval ou en voiture.	175 00	do do	Six mois.
do do	7.45 p.m.				
do do	6 p.m.	do	100 00	1er janvier 1873.	Trois mois.
do do	8 p.m.	do	120 00	1er janvier 1873.	Trois mois.
do do	6 p.m.				
do do	8 p.m.	do	175 00	1er avril 1873.	Six mois.
avec les trains de la malle		En voiture	60 00	1er janvier 1873.	Un an.
Vendredi	Midi				
do	4.30 p.m.	En voit. ou autrement.	30 00	1er octobre 1872.	A la volonté du M.-G. des postes.
Samedi	3 p.m.				
do	6.30 p.m.	A pied ou autrement.	35 00	1er avril 1873.	Quatre ans.
Quotidiennement	10 a.m.				
do	4 p.m.	En diligence ou autre voiture	450 00	1er octobre 1872.	do
do	6.15 p.m.				
do	11.15 a.m.	do	373 00	1er juillet 1872.	do
avec les malles passant entre Orillia					
Mercredi, samedi	10.36 a.m.	A cheval ou autrement.	104 00	1er avril 1873.	do
do	8 a.m.				
avec les trains	2.06 p.m.	A cheval ou en voiture.	88 00	1er juillet 1872.	do
do		A cheval ou autrement.	20 00	1er sept. 1872.	A la volonté du M.-G. des postes.
les tr. de la m. du c.d.f. N.					
		A pied ou autrement.	100 00	1er mai 1873.	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.
Dobbinton	Invermay	James Dobbin	6	1	Samedi	9 a.m.
Don	Toronto	John Hogg, Jun.	8	2	do	2 p.m.
Drayton					Lundi, jeudi	9 a.m.
					do	4 p.m.
					Partant quotidien. de Glenallan, permet au courrier d'arriver à Drayton à temps pour les malles qui doivent être envoyés par le train Partant de Drayton aussitôt que malle allant au sud, et arrive à	
do	Glenallan	W. D. Ellis	10	6	Deux fois quotidien.	en corresp.
Dromore	Station	Markle et Shaw	04	12	Lundi, mercredi, vend.	8 a.m.
Dryden	Mount Forest	Joseph Bunston	15	3	do do	2 p.m.
Dumbane	Station	Richard Johnston	4	12	Deux fois quotidien.	en corresp.
do	Paisley	Donald Fraser	6	3	Lundi, mercredi, vend.	4.30 p.m.
Dumbarton	do	William Meadows	6	3	do do	6.30 p.m.
Dundalk	Rouge Hill	William Hall	2	6	do do	4.30 p.m.
Dunkeld	Ronaldsay	Joseph McArdle	10	2	do do	6.30 p.m.
do	Station	Thomas Whitehead	8	6	Quot. en corresp. avec les trains	
Edgely	do	do	8	6	Mercredi, samedi	12.30 p.m.
do	do	John Barnes	2	2	do do	8.30 a.m.
					Le courrier part le mardi, vend., station de Thornhill à temps de la malle allant au nord, et dépêches immédiatement après	
Elder	do	do	2	2	Mardi, samedi	10 a.m.
Elizabethville	Rosemont	Courtney Conn	6	2	do do	1 p.m.
Ellengowan	Osaca	George Gordon	3	3	Mardi, jeudi, samedi	1.10 p.m.
do	Paisley	Andrew Gerrie	4	3	do do	12 noon
do	do	Alex. McWilliams	4	3	Lundi, mercredi, vend.	4.15 p.m.
do	do	do	4	3	do do	5.30 p.m.
Elmbank	Vesta	do	4	2	do do	4.15 p.m.
Elmira	Richview	Thomas Trainer	13	6	do do	5.30 p.m.
Elmwood	Flora	Isaac Devitt	4	2	Quotidiennement en corresp. avec	
					la station de Malton, ch. de fer	
					Vendredi	5.15 p.m.
					do	4. p.m.
					Mardi, jeudi, samedi	
	Malcolm	Danie Sullivan	2½		do do	Après l'arrivée de la m. de Walkerton,

de Toronto, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Samedi	3.12 p.m.	A cheval ou en voiture.	52 00	1er juillet 1872.	Quatre ans.
do	10.12 a.m.				
Lundi, jeudi	6 p.m.	do	100 00	1er janvier 1873.	do
do do	11 a.m.				
excepté le samedi, à l'heure qui Drayton à temps pour les malles qui de la malle du matin allant au sud, possible après l'arrivée du train de la Glenallan deux heures après.		En diligence ou autre voiture	380 00	1er octobre 1872.	do
avec les trains de la malle.		A pied ou autrement.	49 00	1er avril 1873.	do
Lundi, mercredi, vend.	5 p.m.	A cheval ou en voiture.	195 00	1er octobre 1872.	do
do do	11 a.m.				
avec les trains de la malle.		A pied ou autrement.	100 00	1er avril 1873.	Un an.
Lundi, mercredi, vend.	8 p.m.	A cheval ou autrement.	156 00	3 décembre 1872.	Jusqu'au 31 mars 1873.
do do	8 p.m.	do	124 00	1er avril 1873.	Quatre ans.
do do	6 p.m.				
de la malle de Toronto.		A pied ou autrement.	60 00	1er août 1872	A la volonté du M.-G. des postes.
Mercredi, samedi	11 a.m.	A cheval ou autrement.	90 00	1er avril 1873.	Quatre ans.
do do	3 p.m.				
avec les trains de la malle.		A pied ou autrement.	75 00	1er sept. 1872	Cinq mois.
do		do	73 00	1er janvier 1873.	Quatre ans.
les trains de la malle		En voit. ou autrement.	50 00	1er déc. 1872	Quatre mois.
à l'heure qui lui permet d'arriver à la pour échanger les malles avec le train retournant à Edgely avec toutes les le dit échange.		A pied ou autrement.	50 00	1er avril 1873.	Quatre ans.
Mardi, samedi		A cheval ou autrement.	80 00	do	do
do do	2.30 p.m.				
Mardi, jeudi, samedi	11.30 a.m.	A pied ou autrement.	70 20	1er avril 1873.	Trois mois.
do do	12.40 p.m.				
Lundi, mercredi, vend.	1.50 p.m.	A cheval ou en voiture.	70 00	1er sept. 1872.	A la volonté du M.-G. des postes.
do do	6.15 p.m.				
do do	5 p.m.	do	90 00	1er janvier 1873.	Quatre ans.
do do	6.10 p.m.				
es trains de la malle.		do	64 00	1er juillet 1872.	do
les malles passant entre Richview et du Grand Tronc.		A pied ou autrement.	78 00	1er avril 1873.	Trois mois.
Vendredi	5 p.m.	A cheval ou autrement.	55 00	1er juillet 1872.	A la volonté du M.-G. des postes.
do	6.15 p.m.				
Mardi, jeudi, samedi	Une heure après.	A pied ou autrement.	35 00	do	do
do 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.
Elora	Pentland	Wm. Coxhead, sen.	5	2	Mardi, vendredi	3 p.m.
Everett	West Essa	Thomas Gordon	3½	6	do do	1 p.m.
Fergus	Metz	John Mitchell	8	1	Quotid. en correspondance avec les Elm Grove.	
do	Mimosa	Edward Mooney	15	2	Vendredi	3.30 p.m.
Garafaxa	Hereward	Walter Conner	5	2	do	12.30 p.m.
Georgetown	Milton	J. & J. Marshall	14	6	Mercr. samedi	2 p.m.
Glenarm	Woodville	Thomas Morrison	v.al. et r. 24	2	do do	8 a.m.
Goldstone	Station	John Gibbons	1½	6	do do	8 a.m.
Greenbank	Station de Wick	Edward Phoenix	6	6	Quotid. en correspondance avec les	
Hartley	Woodville	Thomas Morison	7	1	do do	do
Hawkstone	Station	William Hedges	½	12	Samedi	12 midi
Holland Landing	Station	H. Chapman	3	24	do	2.30 p.m.
Hollen	Wallace	Thomas Mannell	3	9	Deux fois par jour en corresp. avec	
Honeywood	Singhampton, via McIntyre	James Richards	17	2	Quatre fois par jour en correspond.	
McIntyre	Singhampton		5	1	Lundi, mercr., vendr.	4 p.m.
Humber	Weston	W. W. Scott	8	6	do do	6.30 p.m.
do	Tormore		9	3	Mardi, jeudi, samedi	8 a.m.
Hunsdon	Tottenham	William S. Fry	8	3	Honey Laisse — 12.30 p.m., Singhampton à 6 p.m.	
Huston	Trécastle	D. Callaway	4	6	Quotid. en correspondance avec les	
Kenilworth	Petherton	Michael Enright	3	6	do do	do
do	Riverstown	James Kelher	3	6	Samedi	12 midi
do	Station	Robert Gordon	4	12	do	2.30 p.m.
Kilmanagh	Station du c. Mono	Andrew Lindsay	3	3	Deux fois par jour en corresp. avec	
Kirkfield	Station	John McTaggart	½	12	Quatre fois par jour en correspond.	
L'Amaroux	Station d'Agincourt	William Long	4	3	Lundi, mercr., vendr., aussi sou-éch. les malles à Agincourt avec rev. aussi vite que possible.	

Toronto, durant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mardi, vendredi	2 p.m.	A cheval ou en voiture.	40 00	Jan. 1er, 1873	Quatre ans.
do do	4 p.m.	do	100 00	do	do
malles passant entre Alliston		A cheval ou autrement	50 00	Oct. 1er, 1872	do
Vendredi	2.30 p.m.	do	148 00	Jan. 1er, 1873	do
do	5.30 p.m.	do	52 00	do	Un an.
Mercr. samedi	12 midi	En voit. ou autrement	290 00	Oct. 1872	Quatre ans
do do	6 p.m.	Diligence ou autrement	120 00	Jan. 1er, 1873	Un an.
do do	9 a.m.	do	100 16	Avril 1er, 1873	do
quotid. en correspondance avec les malles de la malle.		do	156 00	Juil. 1er, 1872	Quatre ans
do do	1 p.m.	A cheval ou autrement	49 00	Oct. 1er, 1872	do
mardi, samedi	4.30 p.m.	do	100 00	do	do
do do	7.30 p.m.	A pied ou autrement.	Par v. 0 08	Jan. 1er, 1873	do
trains de la malle.		En voit. ou autrement.	140 00	Oct. 1er, 1872	A la volonté du Maître-Général des postes.
do do		do	149 99	do	do
samedi	4 p.m.	do	400 00	do	Quatre ans.
do	1.30 p.m.	do	96 00	Juil. 1er, 1872	do
le train de la malle		A cheval	98 00	do	do
avec les trains de la malle		A cheval ou en voiture.	99 00	Oct. 1er, 187	do
lundi, mercr. vendr.	8.30 p.m.	A cheval ou autrement	69 00	Juil. 1er, 187	do
do do	6 p.m.	do	50 08	do	do
et arrive à Honeywood à wood à 1.30 p.m., et arrive à Singhampton à 6 p.m.		do	80 00	Jan. 1er, 1873	30 sept., 1873.
quotid. en correspondance avec les malles de Bond head		do	65 00	do	Un an.
quotid. en correspondance avec les malles de Bond head		do	70 00	Sept. 1er, 1872	A la volonté du M.-G. des postes

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.
Langside	Jucknow	E. Greyell	8 1/2	2	Mardi, samedi	8 a.m. 12 midi
Lemonville	Ringwood	Matthew Flint	4	3	Lun. mer. et vend.	en corresp.
Ringwood	Stouffville		2 1/2	6	Quotidiennement	en correspond.
Linton	Lloydtown	Robert Lodge	3 1/2	3	Lun. merc. et vend.	4 p.m. 2.50 p.m.
Luther	Peepabun	Samuel Stuckey	5	2	Mercredi, samedi	12.30 p.m. 2.45 p.m.
do	Station	William Dawson	3	6	Quotidiennement	en correspond.
do	Tarbert	Samuel Stuckey	4 1/2	2	Mercredi, samedi	7 a.m. 8.45 a.m.
Malton	Sandhill	E. Heacock	12	6	Quotidiennement	4.20 p.m. 8.30 a.m.
Malvern	Scarboro' Junction	Robert Davidson	v. al. et r.	6	Quotidiennement	en correspond.
Mansfield	Perm	P. Gallagher	2	3	Mardi, jeudi et samedi	en corresp. la route
Markham	Milliken	William Gorratt	5	3	Lun. merc. et vend.	10.30 a.m. 9 a.m.
do	do	do	do	do	do	11 a.m. 10.45 a.m.
do	do	do	do	do	do	10 a.m. 11.45 a.m.
do	Station	A. J. Wootton	3	24	Quatre fois par jour	en corresp.
Mary Lake	Seely	Obadiah Seely	7	1	Lundi	2 p.m. 8 a.m.
Maxwell	do	do	do	do	do	8 a.m. 9.30 a.m.
Meaford	Wareham	George Wright	5	2	do do	6.30 a.m.
do	Station	John Paul	1	12	Deux fois par jour	en correspond.
Michael's Bay	Manitowaning	Robert A. Lyon	21		Laisse Manitowaning à l'arrivée repart à une heure pour towaning le jour suivant.	
Midland	Penetanguishene Road	T. B. J. Gladstone	2	6	Quotidien.	en correspond. avec les
Mildmay	Station	M. Campbell	3	12	Deux fois par jour	en correspond
Milton	Scotch Block	James Michie	6	3	Après l'ar. de la malle de Bronte	
do	do	do	do	do	do do	2 p.m.
do	do	do	do	do	do do	10 a.m.
Meffatt	Speyside	James Michie	6	3	Mardi, vendredi	1 p.m.
do	Nassagiweya	David Little	3	2	do do	2.30 p.m.
Mono Mills	Station duch. Mono	John Hassard	9	6	Quotidiennement	en correspond.

Toronto, durant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVEE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mardi, samedi	2 p.m.	En voiture ou autrem.	77 00	Janv. 1er, 1873.	Quatre ans.
do do	10 a.m.				
avec les malles arrivant à Ringwood.		do	137 50	Oct. 1er, 1872.	do
avec les trains de la malle.					
Lundi, mercredi et samedi	3.50 p.m.	A cheval ou autrement.	69 00	do	do
do do	5 p.m.				
Mercredi, samedi	4.45 p.m.	En voiture ou autrem.	50 00	Janv. 1er, 1873.	A la volonté du Maître - Général des Postes.
do do	2.30 p.m.				
avec les trains de la malle.		do	45 00	do	do
Mercredi et samedi	10 a.m.				
do do	8.30 a.m.	A cheval ou autrement	50 00	do	do
Quotidiennement	11 a.m.				
Quotidiennement	6.50	En diligence ou autrement	400 00	Oct. 1er, 1872.	Quatre ans.
avec les trains de la malle.		A cheval ou en voiture.	340 00	Juillet 1er, 1872.	do
avec les malles de Mansfield et Mulmur					
Lundi, mercredi, vendredi	10 a.m.	A cheval ou en voiture	130 00	Juillet 1er, 1872.	Un an
do do	11.30 a.m.				
do do	10.45 a.m.	A pied ou autrement	40 00	Oct. 1er, 1872.	Quatre ans.
do do	11.45 a.m.				
avec les trains de la malle		do	80 00	do	do
Lundi	11 a.m.				
do	5 p.m.	do	52 00	Sept. 1er, 1872.	A la volonté du Maître - Général des Postes.
Mercredi, samedi	7.45 a.m.				
do do	10.45 a.m.	A cheval ou autrement.	45 00	Oct. 1er, 1872.	Quatre ans.
avec les trains de la malle		En voiture ou autrem.	60 00	Nov. 25, 1872.	A la volonté du Maître - Général des Postes.
de la malle du Petit Courant, et la baie Michel et revient à Manitowaning					
		A pied ou autrement	3 00 per trip.	Nov. 1er, 1872.	do
malles de Barrie à Penetanguishene.		En voiture ou autrem.	75 00	do	do
dance avec les trains.					
Lundi, mercredi, vendredi		A pied ou autrement	50 00	Août 1er, 1872.	do
do					
Lundi, mercredi, vendredi		A cheval ou en voiture.	120 00	Oct. 1er, 1872.	Quatre ans.
do					
Lundi, mercredi, vendredi	11.30 a.m.	do	120 00	Avril 1er, 1873.	Sept. 30, 1876.
do do	3.30 p.m.				
Mardi, vend. edi	3.30 p.m.	A pied, à cheval ou autrement	40 00	Oct. 1er, 1872.	Quatre ans.
do do	2 p.m.				
avec les trains de la malle		En diligence ou autrement	450 00	do	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.	
Jours.	Heures.				Jours.	Heures.
Mono Mills.	Relessey	William Wilson	15	2	Mardi, samedi	12 midi
Mount Forest	Station	Isaac Coyne	3	12	do do	7 a.m.
New Aberdeen.	Preston	James Atkinson	7	6	Deux fois par jour en corresp. avec	Quotidiennement
Nicolston	Thompsonville	Robert Semerville	3	2	do do	Quotidiennement
do	do	Win. Train	3	6	do do	Quotidiennement
Normanton	Station	Martin F. Eby	4	12	Deux fois par jour en corresp. avec	Quotidiennement
Oakville.	Trafalgar.	F. Crooks	6	3	Laisse Oakville tous les jrs., excep. après l'arrivée du train de la malle et les mardi, jeudi et samedi les lundi, mercredi et vendr. pour	
Trafalgar	Drumquin				Quatre fois par jour en correspond.	
Orangeville.	Station	John Paisley	23	24	Mardi, vendredi	10 a.m.
do	Vanatter	John C. Reid	5	2	do do	8 a.m.
do	Whitfield	Thos. Williamson	16	2	Mercredi, samedi	1 p.m.
Oshawa	Raglan	James Smith	9	6	do do	6 a.m.
Paisley	Station	Alvan Rogers Hildrith	3	12	Quotidiennement	12.30 p.m.
Parry Sound.	Rosseau	James Millard	24	6	do do	3.30 p.m.
do	Rosseau	do	24	3	Deux fois par jour en corresp. avec	Quotidiennement
Penetanguishene.	Sault Ste. Marie	John Carney	348	3 par mois durant l'hiver.	Laisse Penetanguishene et le 1er, 11 et 21 de chaque mois	
Port Credit.	Streetsville	Alex. Blackley	9	12	Laisse Port Credit pour Streets tr. de la malle de l'ouest du mat. ville à l'heure qui permettra au trains de la malle de l'est, du	
Port Perry	Scugog	James Sweetman	7 1/2	2	Mardi, vendredi	Après l'arrivée de la malle de la Whistby.
do	Uxbridge	Jerome Twoby	13	6	do do		10 a.m.
Queensville	Ravenshoe	Noah Wass	6	2	Quotidiennement	3 p.m.
Red Rocks, Nepi-on	Thunder Bay	Robert Crawford			do do	11 a.m.
					Mardi, vendredi	En correspond. avec les malles de
						Pour corr. à la baie du Tonnerre Pigeon

Toronto pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mardi, samedi	10.30 a.m.	A cheval ou en voiture.	124 00	1er déc. 1872	31 déc. 1873
do do	3.30 p.m.				
les malles		Voiture ou autrement.	43 82	1er juillet 1872	Quatre ans
Quotidiennement	1 p.m.	Voiture	223 00	1er janv. 1873	do
do	3.30 p.m.				
do	3 p.m.	A pied ou autrement	48 00	1er oct. 1872	do
do	5 p.m.				
do	3 p.m.	A pied ou autrement	90 00	1er janv. 1873	A la volonté du M. G. des postes.
do	5 p.m.				
les trains de la malle		Voiture ou autrement.	60 00	3 déc. 1872	do
les dimanches, autant que possible, du matin de Toronto et Hamilton pour Trafalgar aller et retour, et Trafalgar et Drumquin aller et ret. avec les trains de la malle		A cheval ou en voiture.	199 00	1er oct. 1872	Quatre ans
		Voiture ou autrement.	95 00	do	do
Mardi, vendredi	9 a.m.	A cheval ou en voiture.	60 00	1er janv. 1873	31 déc. 1874
do do	11 a.m.				
Mercredi, samedi	10 a.m.	A cheval ou en voiture.	155 00	1er oct. 1872	Quatre ans
do do	5 p.m.				
Quotidiennement	5.30 p.m.	Voiture	250 00	1er juillet 1872	Un an
do	2.30 p.m.				
les trains		A pied ou autrement	65 00	1er sept. 1872	A la volonté du M. G. des postes
Quotidiennement	7 p.m.	Par voy.	3 50	1er août 1872	Une saison
do	12 noon				
Mardi, jeudi, samedi	1.30 p.m.	Voiture à un ou deux chevaux	Par voy. 3 00	A la clôture de la navigation, 1872	do
Lundi, mercredi, jeudi	5.30 p.m.				
Sault Ste. Marie, respectivement les		En canot, à pied ou autrement	Par voy. 135 00	A la clôture de la navigation, 1872	Deux ans
ville immédiatement après l'arrivée des et de l'après-midi. Quitte Streets-courrier de délivrer les malles aux matin et de l'après-midi		En diligence	545 00	1er oct. 1872	Quatre ans
Mardi, vendredi	11.30 a.m.	A cheval ou autrement	100 00	do	30 juin 1874
do do	1 p.m.				
Quotidiennement	1.36 p.m.	Voiture	400 00	do	Quatre ans
do	5.36 p.m.				
Mardi, vendredi		A cheval ou autrement.	52 00	1er juillet 1872	do
Newmarket					
avec les malles de la riv.		A pied ou autrement.	Par voy. 25 00	A la clôture de la navigation, 1872	Une saison

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.
Rouge Hill	Toronto	Wm. Hall	17	6	Quotidiennement	7 a.m.
					do	3 p.m.
Saugeen	Station	Thomas Lee	12		Deux fois par jour, en corresp.	
Scene	Walkerton	John Small	17	3	Mardi, jeudi, samedi	1.30 p.m.
					do	7.30 a.m.
Seaton	Yorkville	Jas. Newberry	14	3	Lundi, mercredi, vend.	1 p.m.
					do	1.45 p.m.
Siloam	Uxbridge	Aaron Dayton	5	2	Mardi, vendredi	9 a.m.
					do	12 noon
Stouffville	Station	Mathew Flint	24		Quatre fois par jour, en corresp.	
Sydenham Mills	Woodford	John McKinley	6	1	Samedi	8 a.m.
					do	10.30 a.m.
Thornhill	Station	Robert Vanhorn	3	6	Quotidiennement, en correspond.	
Baie du Tonnerre	Rivière Pigeon	W. B. Frue	40		Deux fois par mois en hiver, en arrivant à la riv. Pigeon de	
Rivière Pigeon	Silver Islet		22			
Toronto	Station T. G. et B.	James Jones	24		Quatre fois par jour, en corresp.	
do	Station T. et N.	do	1	24	Quatre fois par jour, en corresp.	
Unionville	Station	John Stevenson	12		Deux fois par jour, en corresp.	
Vallentyne	Station Sunderland	Alex. Campbell	6	6	Quotidiennement, en correspond.	
Vasey	Waverley	John Mayes	32	2	Mardi, vendredi	3.30 p.m.
					do	5 p.m.
Waldemar	Station	David Jenkins	6		Quotidien, en correspond. avec	
Walkerton	Station	R. H. Middaugh	12		Deux fois par jour, en correspond.	
do	Station	do	12		Deux fois par jours, en corresp.	

DIVISION DE

Alexandria	Athol	John Fisher	20	3	Lundi, mercredi, vend.	3 p.m.
					do	7.30 a.m.
Alfred	L'Orignal	Edward Holmes	15 1/2	3	Mardi, jeudi, samedi, correspond. et Grenville	
Athol	Plantagenet	Peter A. Fisher	16	3	Mardi, jeudi, samedi	7 a.m.
					do	1 p.m.
Ballantyne's Station	Station du ch. de fer du G. T. R.	John Hysop	2		Merc., samedi, tel qu'il sera req.	

Toronto pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Quotidiennement	6.24 p.m.	En diligence ou autre voiture	\$ cts. 199 00	1er juillet 1872	Quatre ans.
do	10.24 a.m.				
avec les trains de la malle		En voiture	60 00	3 déc. 1872	A la volonté du M.-G. des postes.
Mardi, jeudi, samedi	11.45 a.m.	A cheval ou en voiture.	300 00	1er juillet 1872	Quatre ans.
do	5.45 p.m.				
Lundi, mercredi, vend.	2.15 p.m.	A pied ou autrement	30 00	do	A la volonté du M.-G. des postes.
do	1.30 p.m.				
Mardi, vendredi	1.15 p.m.	A cheval ou en voiture.	70 00	1er octobre 1872	Un an.
do	10.15 a.m.				
avec les trains de la malle		A pied ou autrement	Par voy. 00 9 1/2	do	Quatre ans.
Samedi	12.30 p.m.	do	35 00	1er mai 1873	A la volonté du M.-G. des postes.
do	10 a.m.				
avec les trs. portant les m.		En voit. ou autrement.	187 80	1er juillet 1872	Quatre ans.
corresp. avec les courriers de la malle		A pied ou autrement.	Par voy. 37 00	Navigation fermée 1872	Une saison.
Duluth					
avec les trains de la malle		En voit. ou autrement	Par voy. 21	1er octobre 1872	Quatre ans.
avec les trains de la malle		En voiture	Par voy. 23	do	do
avec les trains de la malle		A pied, en voiture ou autrement	45 00	do	do
avec les trains de la malle		En voiture	192 00	1er juillet 1872	do
Mardi, vendredi	6 p.m.	A cheval ou autrement	52 00	1er octobre 1872	A la volonté du M.-G. des postes.
do	4.30 p.m.				
les trains de la malle		En voit. ou autrement.	50 00	1er janvier 1873	Un an.
avec les trains		do	75 00	1er août 1873	A la volonté du M.-G. des postes.
avec les trains de la malle		do	Par voy. 00 24	1er janvier 1873	Quatre ans.

KINGSTON.

Lundi, mercredi, vend.	11.30 a.m.	A cheval ou en voiture.	229 00	1er août 1872	Quatre ans.
do	7 p.m.				
avec le steamer passant entre Ottawa		A cheval ou autrement.	Par sais. 94 00	1er avril 1873	do
Mardi, jeudi, samedi	5 p.m.	A cheval ou en voiture.	265 00	do	Deux ans.
do	11 a.m.				
en corresp. avec les trains		A pied ou autrement	Par voy. 0 25	1er déc. 1872	A la volonté du M.-G. des postes.

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.
Baltimore	Cobourg	George Kelly	5	3	Lundi, mercredi, vend. 8 a.m. do do 10.30 a.m.
Bath					Deux fois par jr., tel que requis, en
Belleville	Stat. de c. de f. G. T.	Wm. Aylsworth	3½	12	Mercredi, samedi 12 noon
Bensfort	Sidney Crossing	W. R. Vanderwoort	6½	2	do do 8.30 a.m. do do 2 p.m.
Brockville	South Monaghan	Alex. Galloway	5	2	do do 3.10 p.m.
do	Morristown, N. Y.	T. M. Grey	2	6	Quotid. aux heures qui doivent être
Burnley	Sherwood Spring	James Simpson	8	1	Samedi 12 noon do 9 a.m.
	Roseneath	James McCann	5	3	Lundi, mercredi, vend. 8 a.m. do 10 a.m.
Camérontown					Deux fois par jour tel que requis en
do	Stat. de c. de f. G. T.	A. Cameron	200	12	vgs. Quotidiennement tel que requis en
Centre Augusta	Summerstown	A. J. Baker	3	6	Mercredi, samedi 9.30 a.m.
	Prescott	Charles Murphy	12	2	do do 2.30 p.m.
Cheddar	Paudash	Robert Thompson	6	1	Mardi 9.30 a.m. do 11.30 a.m.
Cloyne	Erinsville	Benjamin York	40½	1	do do 7 a.m.
Connaught	Winchester	Patrick Jordan	5	2	Lundi 7 a.m. Mercredi, samedi 10 a.m.
Conway	Napanee	James Murdock	24	3	do do 11.30 a.m.
Cornwall	Monckland	A. J. McDonell	13	3	Mardi, jeudi, samedi 7 a.m. do do 2 p.m.
Cryslar	Wales	Samuel Johnson	23	3	Lundi, mercredi, vend. 12.30 p.m. do do 7.30 a.m.
Dalketh	Vankleek Hill	W. Robertson	7½	3	Mardi, jeudi, samedi 9 a.m. do do 1 p.m.
do	do	Peter Wood	7½	3	Mardi, jeudi, samedi 4 p.m. do do 6 p.m.
do	do	Norman McLean	7½	3	do do 4 p.m. do do 6 p.m.
Demorestville	Peterson's Ferry	William Baker	10	6	Quotid. aux heures qui doivent être
Dixon's Corners	Dundela	J. E. Tuttle	4	2	Lundi, vendredi 8.30 a.m. do 7.15 a.m.
Dunbar	Grantley	Alex. Drummond	5½	2	Mercredi, samedi 10.30 a.m. do 8.30 a.m.
Dunvegan	McPhee's Corners	Donald McMillan	13	3	Mardi, jeudi, samedi 10.30 a.m. do 3 p.m.
Elphin	McDonald's Cor's	James Gilmour	6	1	Jeudi 8.45 a.m. do 11 a.m.
Erinsville	Napanee	William Grange	25	2	Mercredi, samedi 2 p.m. do 7 a.m.
Fairfield, Est	St. de c. de f. B. et O.	A. C. Johns	13	3	Mardi, jeudi, samedi aux heures

Kingston, durant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Lundi, mercredi et vend.	11.30 a.m.	À cheval ou en voiture.	75 00	Fév. 1er, 1873	Deux ans et deux mois.
do	9 a.m.				
correspond. avec les trains					
Mercredi et samedi	10 a.m.	A cheval ou autrement.	Par voy. 0 75	do	Cinq mois.
do	1.30 p.m.				
do	4.10 p.m.	do	41 60	Jan. 1er, 1873	Deux ans.
do	3 p.m.				
do	5 p.m.	A pied ou autrement.	50 00	Avril 1er, 1873	Un an et trois mois.
nommé par le département des postes		En chalp. ou autrement.	150 00	do	Quatre ans.
Samedi	11 a.m.	A cheval ou en voiture.	52 00	Mai 1er, 1873	Deux ans.
do	2 p.m.				
Lundi, mercredi et vend.	11.30 a.m.	A pied ou autrement.	75 00	Avril 1er, 1873	A la volonté du M. G. des postes.
do	9.30 a.m.				
correspond. avec les trains					
correspond. avec les trains		do	Par voy. 0 08	Mars 1er, 1873	do
Mercredi et samedi	5 p.m.	A cheval ou en voiture.	0 80	Juin 1er, 1873	Un mois.
do	12 noon				
Mardi	1 p.m.	do	99 74	Juillet 1er, 1872	Quatre ans.
do	11 a.m.				
A cheval ou autrement.			30 00	Jan. 1er, 1873	A la volonté du M. G. des postes.
Lundi	5.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	147 08	Avril 1er, 1873	Quatre ans.
Mardi	5.30 p.m.				
Mercredi et samedi	12.30 p.m.	do	60 00	Fév. 1er, 1873	Cinq mois.
do	11 a.m.				
Mardi, jeudi et samedi	7 p.m.	do	270 00	Juillet 1er, 1872	Quatre ans.
do	12 noon				
Lundi, mercredi et vend.	10.30 a.m.	do	159 00	Sept. 1er, 1872	do
do	3.30 p.m.				
do	5.45 p.m.	En diligence ou autre- ment.	389 52	Oct. 1er, 1872	do
Mardi, jeudi et samedi	1.45 p.m.				
do	7.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	90 00	Juillet 1er, 1872	Trois mois.
do	5.30 p.m.				
do	7.30 p.m.	do	156 00	Oct. 1er, 1872	Six mois.
do	5.30 p.m.				
do	7.30 p.m.	do	156 00	Avril 1er, 1873	Quatre ans.
do	5.30 p.m.				
nommé par le département des postes		do	185 00	Oct. 1er, 1872	do
Lundi et vendredi	8.15 a.m.	A cheval ou autrement.	50 00	Avril 1er, 1873	A la volonté du M. G. des postes.
do	9.30 a.m.				
Mercredi et samedi	10 a.m.	do	45 00	Oct. 1er, 1872	Quatre ans.
do	12 noon				
Mardi, jeudi et samedi	6 p.m.	A cheval ou en voiture.	136 00	Juillet 1er, 1872	do
do	1.30 p.m.				
Jeudi	12.15 p.m.	do	40 00	Avril 1er, 1873	do
do	10 p.m.				
Mercredi et samedi	12 noon	do	240 00	Oct. 1er, 1872	do
do	7 p.m.				
nommé par le département des postes		A pied ou autrement.	25 00	Avril 1er, 1873	A la volonté du M. G. des postes.

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.
Pointe Farran	Stat. duch. def. G. T.	C. C. Farran, Sen.	12	Deux fois par jour, tel que requis, en	
do	Woodlands	do	6	Quotidiennement 1 p.m.	
Woodlands	Oznabruk Centre.	do	3	Lundi, mercr. et vendr. 1.35 p.m.	
Fenaghvale	Riceville.	Charles Gates	3	Mardi, jeudi et samedi. 1.35 p.m.	
Ferguson's Falls	Perth	Robert Scott	3	Oznabruk Centre à 4.30 p.m.	
Gemley	Vennachar.	James Roark	1	Mardi, jeudi et samedi. 11.30 a.m.	
Glastonbury	Kaladar	John A. Carscallen	1	do do 2 p.m.	
Glen Tay	Perth	Oliver Jackson	6	Lundi mercr. et vendr. 5 p.m.	
Gosport	Napanee.	J. E. McHenry	1	Mardi do 11 a.m.	
Grafton	Wicklow	Caleb Southon	3	do do 6 a.m.	
Greenfield	Lochgarry	John Fisher	3	Lundi 2.45 p.m.	
Haliburton	Minden	S. Thompson	3	do do 5 p.m.	
Pont de Hall	Lakehurst	John Tarlington	2	Quotidiennement 6 p.m.	
do	Douro Nord.	Wm. Hamilton	3	do do 7.15 p.m.	
Harlowe	Chemin Addington	Geo. Bishop	1	Samedi 9 a.m.	
Harold	Wellman's Corners	Peter Hubble	2	do do 2 p.m.	
Hinch	Newburgh	William Hinch	2	Mardi, jeudi et samedi. 7 a.m.	
Hoasic	Morrisburg	Jordan P. Bedsted	2	do do 1 p.m.	
Ile Howe	Pitt's Ferry	Thos. Thompson	1	Mardi et samedi. 10 a.m.	
Inverary	Kingston	Lewis E. Day, Jun.	3	do do 7.30 a.m.	
Kingston	Loughboro'	Henry Dear	6	Mardi, jeudi et samedi. 8 a.m.	
do	Newburgh	Henry Finkle	6	do do 3.30 p.m.	
do	Pictou	Wm. Aylsworth	6	Quotidiennement 4 p.m.	
Lavant	Watson's Corners	Archd. Browning	1	do do 4 p.m.	
Lac Opinicon	Loughboro'	W. D. Waters	2	do do 7 a.m.	
McDonald's Cor's	Ompah	Thos. Anderson	1	do do 7.30 a.m.	
Marmora	Norwood	Saml. Ackerman	3	Samedi 11.30 a.m.	

Kingston, durant l'année expirée le 30 juin 1873.— Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du Contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
correspond. avec les trains		A pied ou autrement..	100 00	1er oct., 1872..	Quatre ans.
Lun., mer., ven.	2 p.m.				
Quotidien.	1.25 p.m.	A cheval ou en voit..	185 00	do	do
et retour à Farran's Point	via				
Mard, jeud. et samedi.	3.45 p.m.	A chev. ou autrement..	84 50	1er juillet, 1872.	do
do	1.15 p.m.				
Lun., mercr. et vend.	4 p.m.	A cheval ou en voiture	258 00	1er oct., 1872..	do
do	8.30 p.m.				
Mardi.	9.45 a.m.	A chev. ou autrement.	98 00	1er fév., 1873..	do
do	2.45 p.m.				
Lundi	6.15 p.m.	A pied ou autrement..	26 00	1er juillet, 1872.	A la volonté du M.-G. des postes
do	4 p.m.				
Quotidien.	8.05 p.m.	A chev. ou en voiture..	150 00	1er avril, 1873..	Deux ans et neuf mois.
do	6.50 p.m.				
Samedi.	5 p.m.	do	65 00	do	Quatre ans.
do	12 noon				
Mardi, jeudi et samedi	1.45 p.m.	A pied ou autrement..	65 00	1er jan., 1873..	Quatre ans.
do	2.45 p.m.				
qui doit être nommé à correspondre entre Athol et Alexandria.		A chev. ou en voiture..	15 00	1er juin, 1873..	Trois ans et deux mois.
Mardi, jeu. et sam.	5.30 p.m.				
do	11.30 a.m.	A chev. ou autrement.	273 00	1er juillet, 1872	Quatre ans.
Mardi, jeudi	9.30 a.m.				
do	12 noon	do	90 00	1er avril, 1873..	do
Mardi, jeu. et sam.	9.30 a.m.				
do	1 p.m.	A chev. ou en voiture..	175 00	do	do
à échanger les malles avec le courrier Cloyne.					
Mardi, vendredi	3 p.m.	A pied ou autrement.	24 00	do	Deux ans.
do	4.30 p.m.				
Mercredi et samedi	5.30 p.m.	A chev. ou en voiture..	50 00	1er juillet, 1872.	A la volonté du M. Gén. des postes.
do	1.30 p.m.				
do	2.45 p.m.	do	60 00	1er mai, 1873..	do
do	11.15 a.m.				
Samedi	4 p.m.	A pied ou autrement..	60 00	1er avril, 1873..	Quatre ans.
do	2.30 p.m.				
Mar. jeu. et samedi.	6 p.m.	A chev. ou en voiture..	139 60	1er jan., 1873..	Quatre ans.
do	10.30 a.m.				
Quotidien	11 a.m.	En diligence ou autre- ment.	300 00	1er juillet, 1872.	do
do	7.30 p.m.				
do	11.30 a.m.	do	300 00	1er jan., 1873..	do
do	8.50 p.m.				
do	7.30 a.m.	do	1325 00	1er déc., 1872..	do
do	9 a.m.				
Samedi	11.30 a.m.	A chev. ou en voiture..	60 00	1er oct., 1872..	do
do	3.30 p.m.				
do	7 a.m.	do	160 00	1er juillet, 1872.	Deux ans.
Mardi, vendredi	5.15 p.m.				
do	11.15 a.m.	A chev. ou autrement.	140 00	1er fév., 1873..	Quatre ans.
do	7.30 p.m.				
Lundi	11.30 a.m.	A chev. ou en voiture.	240 00	1er oct., 1872..	do
Mar. jeu. et samedi.	12.30 p.m.				
do	8.15 p.m.				

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DEPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Marmora	Stirling	D. Fitchett	16	6	Quotidiennement	7 a.m. do 12 midi..
Melrose	Shannonville	George R. Earle	5½	1	Jendredi	1.15 p.m. do 11.45 a.m.
Milford	Picton	Walter Ogden	10	6	Quotidiennement	9 a.m. do 12 midi..
Moneymore	Roslin	John Harigan	5	1	Samedi	7.15 a.m. do 9 a.m.
Myrehall	Plainfield	E. N. Gould	5	1	Vendredi	6 p.m. do 4 p.m.
do	do	James Harris	5	1	do	2 p.m. do 4 p.m.
Napanee	Picton	Andrew Gould	27	6	Quotidiennement	6.30 a.m. do 4 p.m.
do	Switzerville	Peter E. F. Miller	6	3	Mardi, jeudi, samedi	3 p.m. do do 1.15 p.m.
do	do	do	6	3	do do do	3 p.m. do do 1.15 p.m.
Newboyne	Portland	George Moss	5	2	Mardi, vendredi	5 p.m. do do 6.30 p.m.
Norwood	Peterboro'	Samuel Ackerman	20	3	Lundi, merc., ven	7 a.m. do do 2.30 p.m.
Osgoode	West Winchester	Henry Hughes	16	3	Mardi, jeudi ven	2 p.m. do do 9 a.m.
Pendleton	Quai Brown's en été	Joseph Chatelin	15	6	Quot. tel que requis à correspond.	
do	Plantagenet, hiver	do	10	3	Mardi, jeu, vend	8 a.m.
Perth	Station de ch. de fer	James Allan	2	24	Mardi, jeu, samedi	10.30 a.m. Tel que requis en correspond.
Pittston	Spencerville	Geo. Huchcroft	10½	2	Mercredi, vendredi	11 a.m. do do 2.45 p.m.
Port Elmsley	Station de ch. de fer	John Healey	1½	3	Mardi, jeudi, samedi	tel que requis en corresp. avec les trains.
St. Oia	Thwaite's Corners	W. Trumps	6	1	Lundi	12.30 p.m. do 3 p.m.
do	do	W. Morton	6	1	do	12.30 p.m. do 3 p.m.
Smith's Falls	Station de ch. de fer	James Corbett	3	24	Aussi souvent qu'il sera requis	
do	South Elmsley	James Corbett	7	3	Lundi, merc. vend	11.30 a.m. do do 2 p.m.

Kingston, durant l'année expirée le 30 juin 1873—*Suite.*

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Quotidiennement	3.30 p.m.	En diligence ou autrement	78 00	1er jan., 1873	Quatre ans.
do	10.30 a.m.				
Jendredi	1 p.m.	A cheval ou en voiture.	35 00	1er août, 1872	Deux ans et cinq ans.
do	2.30 p.m.				
Quotidiennement	2 p.m.	En diligence ou autrement.	250 00	1er jan., 1873	Quatre ans.
do	11 a.m.				
Samedi	10.15 a.m.	A pied ou autrement.	30 00	do	do
do	8.30 a.m.				
Vendredi	5.30 p.m.	do	26 00	1er fév., 1873	A la volonté du M.-G. des Postes
do	7.30 p.m.				
do	3.30 p.m.	do	26 00	1er oct., 1872	do
do	3.30 p.m.				
do	9.30 p.m.	En diligence ou autrement	1000 00	1er avril, 1873	Quatre ans.
do	12 noon ...				
Mardi, jeudi, samedi	2.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	60 00	1er oct., 1872	Six mois.
do do	4.15 p.m.				
do do	2.30 p.m.	do	75 00	1er avril, 1873	Quatre ans.
do do	4.15 p.m.				
Mardi, vendredi	7.30 p.m.	A cheval ou autrement.	42 00	1er juil., 1872	do
do do	6 p.m.				
Lundi, mercredi, vend	7 p.m.	En diligence ou autre-transport	150 00	1er oct., 1872	do
do do	11.30 a.m.				
Mardi, jeudi, samedi	12.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	239 00	1er juil., 1872	do
do do	5.30 p.m.				
avec les steam. aller et ret.	d'Ottawa.				
Mardi, jeudi, samedi	12.30 p.m.	do	160 00	do	do
do do	10 a.m.				
avec les trains					
		En diligence ou autre-ment	Par voy.	do	do
			0 19		
Mercredi, samedi	5 p.m.	A cheval ou en voiture.	100 00	1er juin, 1873	do
do do	1.15 p.m.				
requis en corresp. avec les trains.		A pied ou autrement.	50 00	1er juil., 1872	do
Lundi	4.30 p.m.				
do	3 p.m.	A cheval ou autrement	40 00	1er jan., 1873	A la volonté du M.-G. des Postes
do	4.30 p.m.				
do	4.30 p.m.	do	40 00	1er avril, 1873	do
do	2 p.m.				
en corresp. avec les trains		En diligence ou autre-ment	150 00	1er juil., 1872	Quatre ans.
Lundi, mercredi, vend	3.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	160 00	do	do
do do	1 p.m.				

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No de fois p. semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Almonte	Clandeboye	H. Kennedy	6	2	Mercredi, samedi	12.30 p.m. 10.30 a.m.
do	West Huntley	E. Horan	8	3	Mardi, jeudi, samedi	1 p.m. 10 a.m.
Angers	Buckingham Wharf	L. Monçon	6	3	do do	en corresp.
Arnprior	Fitzroy Harbor	W. A. Sheriff	12	6	Quotidiennement	2 p.m. 9 a.m.
Aylmer	Portage du Fort	Joseph Wyman	50	6	do	5 a.m. 1 a.m.
Beachburg	Gover Point	T. M. Carswell	9	2	Mardi, vendredi	5 p.m. 9 a.m.
Braeside	Station de ch. de f.	S. W. J. Heptinstall	1/16	12	Deux fois par jours	en corresp.
do	do	John Gillies, jun.	1/16	12	do do	do
Bristo	Sand Point	George Hodgins	4	6	Quotidiennement	12.30 p.m. 1.45 p.m.
Brudenell	Castile	E. Bennett	9	1	Samedi	9.45 a.m. 7 a.m.
Calumet Island	Collfield	John Cahill	1 1/2	6	Quotidien, en corr. avec les malles	mardi, samedi 9.30 a.m. 7.30 a.m.
do	Dunraven	John Letts	5	2	do do	7.30 a.m.
Carp	Elm	Thomas Smith	3	3	Mardi, jeudi, samedi	3 p.m. 2 p.m.
Castleford	Station de ch. de f.	John Warnock	2	6	Quotid. en corresp. avec le train	Mardi, jeudi, samedi 1.30 p.m. 7 a.m.
Cumberland	Russell	R. Young	21	3	do do	7 a.m.
Harcourt	Renfrew	A. R. Hutton	9	1	samedi	11 a.m. 8 a.m.
Kazubazua	Otter Lake	F. Irwin	30	1	Jeudi	8 a.m.
Masham	Wakefield	William Bennett	8	2	Vendredi	8 a.m.
Navan	Cumberland Road	Richard M. O'Meara	3	2	Mercredi, samedi	10.30 a.m. 1 p.m.
North Nation Mills	Thurso	J. W. Campbell	10	3	Mardi, samedi, en correspond. berland.	
North Onslow	Onslow	John O'Donnell	7	1	Pendant l'été en correspondance avec la malle de terre à Ottawa	
North Wakefield	Rupert	Joseph Moncrief	5	2	Vendredi	3 p.m. 5 p.m.
Orleans	Ottawa	H. Dupuis	9	3	Mercredi, samedi en corresp. avec	Mardi, jeudi, samedi 9 a.m. 1 p.m.
Ottawa	Rochesterville	L. Booth	1 1/2	6	do do	9.30 a.m. 8.30 a.m.
Ottawa Post Office	Départ. des Postes	Ellen Batterton	3	6	do	8.45 a.m. 4 p.m.
Pakenham	P'anmure	Robert Wilson	20	6	Quotidien, en corresp. avec le train	
Renfrew	Station de ch. de f.	Alex. Jamieson	1/2	12	Deux fois par jour en corresp. avec	
South March	Stittsville	William Boucher	15	6	Quotidien, en corresp. avec le train	

Kingston, durant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat
Jours.	Heures.				
Mercredi, samedi	Midi	A cheval ou en voiture.	80 00	1er jan. 1873	Quatre ans.
do do	2 p.m.				
Mardi, jeudi, samedi	Midi	do	150 00	1er nov. 1872	do
do do	3 p.m.				
avec les vapeurs de la rivière Ottawa.		do	60 00	1er juil. 1872	do
Quotidiennement	Midi				
do	4.30 p.m.	do	320 00	1er avril 1873	do
do	5.30 p.m.				
do	5.30 p.m.	En voiture	600 00	Ferm. nav., 1872	do
Mardi, vendredi	11 a.m.	A cheval ou en voiture.	96 00	1er jan. 1873	do
do do	3 p.m.				
avec le tr. de malle sur ch. de f. B. et O.		A pied	0 10	1er oct. 1872	Temporairement
do do	do				
do do	do	do	0 10	1er avril 1873	Quatre ans.
Quotidiennement	2.45 p.m.	En voiture ou en chal.	90 00	Ferm. nav., 1872	do
do	1.30 p.m.				
Samedi	9.15 a.m.	A cheval ou en voiture.	52 50	1er jan. 1873	do
do	Midi				
du Port-du-Fort al. et ret.		En voiture ou en bateau	89 00	do	do
Mardi, samedi	9 a.m.				
do do	11 a.m.	A cheval ou en voiture.	50 00	1er juil. 1872	do
Mardi, jeudi, samedi	2.45 p.m.				
do do	3.45 p.m.	A pied, à cheval ou en voiture.	75 00	1er oct. 1872	do
do do	do				
de malle sur ch. de f. B. et O.		A cheval ou en voiture.	200 00	9 déc. 1872	do
Mardi, jeudi, samedi	11.30 a.m.				
do do	6 p.m.	do	240 00	1er déc. 1872	do
Samedi	10 a.m.				
do	8 a.m.	do	60 00	1er juil. 1872	do
Vendredi	6 p.m.				
do	6 p.m.	do	208 00	1er avril 1873	do
Jeudi	6 p.m.				
Mercredi, samedi	3 p.m.	do	84 00	1er jan. 1873	do
do do	12.30 p.m.				
avec les malles de Cumberland et retour.		A pied, à cheval ou en voiture.	48 00	1er oct. 1872	do
avec les vap. de la riv. Ottawa, en hiver et Carillon.					
Vendredi	6.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	370 00	do	do
do	4.30 p.m.				
do	5 p.m.	do	35 00	1er mars 1873	do
les malles d'Ottawa aller et retour.		do	50 00	1er oct. 1872	Un an.
Mardi, jeudi, samedi	3 p.m.				
do do	11 a.m.	do	75 00	Ouv. nav., '73	Quatre ans.
Quotidiennement	9 a.m.				
do	10 a.m.	A pied, à cheval ou en voiture.	00 50	1er jan. 1873	Temporairement
do	4.05 p.m.				
do	8.50 p.m.	En voiture	1 00	1er avril 1873	Quatre ans.
de malles sur ch. de f. B. et O.		A cheval ou en voiture.	623 00	1er oct. 1872	do
le tr. de malle sur ch. de f. B. et O.					
do	do	En voiture	0 20	9 déc. 1872	do
de malle sur ch. de f. C. C.					
do	do	do	84 00	1er oct. 1872	do

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés

DIVISION DE

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance, No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A			Jours.	Heures.
Angeline.	Clarina	N. Giroux.	4	2	Mercredi, samedi .. 10 a.m. do do .. 8 a.m.
do	Station de C. de F.	O. Boisvert	2	12	En correspondance avec le train
Arundel.	Harrington	D. Dewar	12	1	Samdi .. 10 a.m. do .. 6 a.m.
Avoca.	Pointe du Chêne, en hiver	John McCallum	7	2	Lundi, jeudi .. 7 a.m., en
do	Grenville, en été.				Mercredi, samedi .. 6 a.m., en
Beauharnois	St. Louis de Gonzague	B. Paré	10	6	Quotidiennement .. 1 p.m.
Berthier.	Montréal	M. Archambeault.	50	6	do .. 9 a.m. Quot. en correspond. avec la malle
do	Sorel	S. Latour	5	7	Quotid. en corresp. avec le service
do	Trois-Rivières	M. Gélinas	45	6	Quotidiennement en corresp. avec
Britonville	St. Sauveur	G. Hamilton	7	3	Judi, mardi, samedi, en corresp. St. Jérôme
Capelton	Station de C. de F., Mass. Val. Ry.	J. Lafontaine	40	6	En corresp. avec les tr. de la malle
Carillon	St. Philippe d'Argenteuil.	F. Naubert	6	2	Mercredi, samedi, en corresp.
Câdres	St. Dominique des Câdres	P. Poirier	7	3	Judi, mardi, samedi .. 1 p.m.
Chantelle	Bawdon	M. Granger	17	2	do do .. 11 a.m.
Clarenceville	Malmaison	M. Barry	13	6	Mercredi, samedi .. 8 a.m. do do .. 2 p.m.
do	Noyan	Charles Stewart	4	3	En correspondance avec le train
Coaticooke	Drew's Mills	R. C. Baldwin	5	3	Judi, mardi, samedi .. 8 a.m. do do .. 8.45 a.m.
Compton.	St. Edwidge.	F. Courtemanche	10	2	do do .. 9.15 a.m. do do .. 8 a.m.
Contrecoeur.	Montréal	J. Lavigne	30	6	Mardi, samedi .. 2 p.m. do do .. 8 a.m.
Côteau-déb. du	Valleyfield	G. Gauthier	6	6	Quotidiennement .. 4 a.m. do do .. 3 p.m.
Dalesville	Edina	William Tomalty	6	1	En correspondance avec le train
E	Lachute	P. McArthur	6	2	Lundi .. 9.45 a.m. do .. 8 a.m.
					Mercredi, samedi .. 2 p.m. do do .. 4 p.m.

durant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

MONTREAL.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mercredi, samedi	9 a.m.	En voiture	40 00	1er avril 1873	A la volonté du M.-G. des postes.
do do	11 a.m.				
de la malle		A pied	15 00	1er février 1873	do
Samedi	10 a.m.	A pied ou autrement	52 00	1er octobre 1872	Quatre ans.
do	4 p.m.				
correspondance avec le courrier de Grenville		En voiture	125 00	1er février 1873	A la volonté du M.-G. des postes.
correspondance avec la malle de Montréal					
Quotidiennement	11 a.m.				
do	3 p.m.	do	198 00	1er juillet 1872	Quatre ans.
des Trois-Rivières		do	1560 00	1er octobre 1872	do
la malle de Montréal		En canot; bateau ou en voiture	200 00	1er avril 1873	A la volonté du M.-G. des postes.
la malle de Montréal		En voiture	1030 00	1er octobre 1872	Quatre ans.
avec la malle à St. Sauveur depuis Grenville		do	80 00	1er janvier 1873	A la volonté du M.-G. des postes.
		A pied	25 00	do	do
avec les malles de Montréal		En voiture	50 00	1er octobre 1872	Quatre ans.
Mardi, jeudi, samedi	12.30 p.m.				
do do	2.30 p.m.	do	90 00	1er avril 1873	A la volonté du M.-G. des postes.
Mercredi, samedi	6 p.m.				
do do	Midi	do	136 00	1er juillet 1872	do
de la malle		do	339 00	1er janvier 1873	Quatre ans.
Mardi, jeudi, samedi	9.15 a.m.				
do do	8.30 a.m.	do	60 00	1er octobre 1872	A la volonté du M.-G. des postes.
do do	9 a.m.				
do do	10.15 a.m.	do	74 00	1er mai 1873	do
Mardi, samedi	10.30 a.m.				
do do	4.30 p.m.	do	72 00	1er janvier 1873	do
Quotidiennement	9.30 p.m.				
do do	10.30 a.m.	do	825 00	1er avril 1873	Quatre ans.
de la malle		En bateau	200 00	1er juillet 1872	do
Lundi	9.15 a.m.				
do	11 a.m.	En voiture	30 00	do	A la volonté du M.-G. des postes.
Mercredi, samedi	5.30 p.m.				
do do	3 p.m.	o	60 00	1er janvier 1873	do

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.		DÉPART.	
De	A		No. de fois par semaine.	Jours.	Heures.	
Dillonton	Perduej	D. R. Wood	2	3	Mardi, jeudi, samedi, en corresp.	
Dunham	Dunham est.	R. A. Wales	4½	2	Mercredi, samedi	5 p.m.
do	Station Stanbridge	W. Turnbull		6	do do	3 p.m.
Farnboro'					En corr. avec les trains de la malle	
Frelighsburg	Shefford ouest	L. Wells	2½	3	Mardi, jeudi, samedi, en corresp.	
do	Station St. Armand	R. Reynolds	10	6	station du chemin de fer	
do	Sweetsburg	A. Pickle	13	6	En corr. avec les trains de la malle	
Granby	Abbotsford	J. J. Dougherty	9	6	do do	do
do	Milton		9	6	do do	do
Huntingdon	Laguerre	J. J. Higgins	18	3	Mardi, jeudi, samedi, en corresp.	
Hunterstown	Rivière du Loup (en haut)	F. Clairmont	17	6	Quotidiennement	Midi
do	St. Elie	O. Chamberlin	4	3	do do	6 a.m.
Kingsbury	Melbourne	George Williamson	6	3	Mardi, jeudi, samedi	8 a.m.
Knowlton	St. Etienne-de-Bolton	L. Poulin	9	3	do do	9.30 a.m.
La Baie	St. Zépherin	T. Vigneau	8	6	do do	10.30 a.m.
Lac Mégantic	Fiopolis	Rév. P. B. Champagne	7	1	do do	8 a.m.
La Présentation	St. Hyacinthe	A. Millet	6	3	Mardi, jeudi, samedi	11 a.m.
Magog	Waterloo	J. G. Cowie	20	6	do do	1 p.m.
Mascouche	Terrebonne	Wilfrid Roy	7	6	Quotidiennement	8 a.m.
Mille Îles	St. Jérôme	S. Pollock	12	2	do do	2 p.m.
Montréal	New Glasgow	M. Tindale	36	6	Quotid., en corr. avec le tr. de la	
do	Terrebonne	St. Vincent et Cie.	17	6	do do	10 a.m.
Pointe Claire	St. Geneviève	F. Lanthier	5	6	Mardi, jeudi, samedi	11 a.m.
Repentigny	St. Paul-l'Érmitte	F. Archambeault	2	6	do do	1 p.m.
Rivière aux Vaches	St. Guillaume d'Upton	E. Côté	11½	3	Quotidiennement	8 a.m.
Ste. Angèle	Ste. Marie	M. O. Caron	6	2	do do	8 a.m.
St. Bazile le Grand	Station du ch. de fer de St. Bruno	E. Lalumière	4	6	do do	9.30 a.m.

de Montréal, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
avec la dilig. de Waterloo et Magog.		En voiture	\$ cts.		
Mercredi, samedi	4 p.m.	do	40 00	1er déc. 1872	A la volonté du M. G. des postes.
do do	6 p.m.	do	50 00	1er avril 1873	do
avec la malle de West Shefford à la		do	313 00	1er mai 1873	do
		do	52 00	1er avril 1873	do
		do	300 00	9 déc. 1872	do
		do	240 00	do	do
		do	450 00	1er avril 1873	Trois ans.
avec l'arr. de la malle à Huntingdon.		do	180 00	1er juillet 1872	Quatre ans.
Quotidiennement	9.30 a.m.	do	450 00	1er oct. 1872	do
do	3.30 p.m.	do	40 00	1er juillet 1872	A la volonté du M. G. des postes.
de la malle à Hunterstown de la Ri-		do	75 00	1er jan. 1873	do
Mardi, jeudi, sam	10.30 a.m.	do	120 00	1er juillet 1872	do
do do	9 a.m.	do	190 00	1er sept. 1872	30 sept. 1876.
do do	10 a.m.	do	40 00	1er avril 1872	A la volonté du M. G. des postes.
do do	12.30 p.m.	do	78 00	1er nov. 1872	do
malle de St. Grégoire		do	500 00	1er oct. 1872	do
Samedi	9.30 a.m.	do	156 00	1er juillet 1872	quatre ans.
do	11.30 a.m.	do	100 00	do	do
Mardi, jeudi, sam	2 p.m.	do	900 00	do	do
do do	Midi	do	300 00	1er avril 1873	do
Quotidiennement	6 p.m.	do	188 00	1er juillet 1872	do
do	Midi	do	75 00	1er jan. 1873	A la volonté du M. G. des postes.
de la malle de Terrebonne		do	130 00	1er fév. 1873	do
Mercredi, samedi	8 p.m.	do	50 00	1er avril 1873	do
do do	2 p.m.	do	68 00	do	do
Quotidiennement	5 p.m.	do			
do	5 p.m.	do			
do	9.30 a.m.	do			
do	7 p.m.	do			
Montréal		do			
avec l'arr. de la malle à St. Hugues		do			
Mercredi, samedi	10.30 a.m.	do			
do do	9 a.m.	do			
chemins de fer		do			

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
St. Benoit	St. Hermas	P. E. Clairoux	7	6	En correspondance avec la malle	
St. Hyacinthe	St. Pie	L. Langevin	28	6	En corr. avec les trains de la malle.	
St. Jean de Matha	St. Michel des Saints	F. X. Lassalle	45	1	Mardi	6 a.m.
St. Lin	Terrebonne	M. Gagnon	17	6	Mercredi	1 p.m.
St. Alexandre	Station de ch. de fer	Thomas Morris	1	12	Quotidiennement	8 a.m.
St. Valentine	Stottville	F. Hétier	4	6	do	1 p.m.
Sherbrooke	Station de ch. de fer de Mount Valley	T. J. Foss	3	12	En corr. avec les trains de la malle.	
Sherrington	Station de ch. de fer	J. Hughes	21	6	do	do
Stanbridge, Est	Sta. de Stanbridge	W. Turnbull	7	6	do	do
Shefford Ouest	Station de ch. de fer	A. Clark	2	6	do	do
Abercorn	Stations de c. de fer du Sud-Est	Che. de fer de Sud-Est; Hon. A. B. Foster, gérant	1	1	do	do
Brigham			2	2		
Cowansville			2	2		
East Farnham			1	1		
Emérsons			2	2		
Farndon			14	2		
Mansonville			2	2		
Sutton			2	2		
Sweetsburg			2	2		
West Brome			2	2		

DIVISION DE

Armagh	St. Raphael	Mad. S. Bernard	15	2	Mardi, samedi	6 a.m.
do	do	Adolphe Roy	15	2	do do	1 p.m.
Bagotville	Chicoutimi	Auguste Néron	13	tel q req.	Tel que requis, en correspondance	
Batiscan Bridge	St. Pierre les Becquets	Landry Lesage	3	6	do do	do
Beaulieu	Québec	François Gourdeau	5	3	Mardi, jeudi, sam.	8 a.m.
Bécancour	Ste. Gertrude	Mlle M. L. E. Rivard	10	2	do do	4 p.m.
do	do	Charles Leblanc	10	1	Mardi, samedi	Midi
Bersimis	Les Escoumains	W. S. Church	63	1	do do	9 a.m.
					Jedi	Midi
					do	9 a.m.
					Mercredi, vendredi	6 a.m.
						10 a.m.

Montréal, durant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
de la Pointe aux Anglais		En voiture	\$ 92 00	Ouv. de la navigation, 1873	A la volonté du M.-G. des postes.
Jedi	5 p.m.	do	348 00	1er juillet 1872	Quatre ans.
Mercredi	9 a.m.	do	228 00	do	30 juin 1874.
Quotidiennement	4.30 p.m.	do	350 00	do	Deux ans.
do	11.30 a.m.	do	75 00	1er janv. 1873	31 déc. 1876.
		do	120 00	1er nov. 1872	do
		A pied ou autrement	32 00	1er janv. 1873	A la volonté du M.-G. des postes.
		En voiture	100 00	do	do
		do	150 00	1er juillet 1872	Quatre ans.
		do	70 00	do	do
		A pied ou autrement	1000 00	1er juin 1873	A la volonté du M.-G. des postes.

QUÉBEC.

Mardi, samedi	5 p.m.	A cheval ou en voiture.	50 00	1er janv. 1873	31 mars 1873.	
do do	10 a.m.		60 00	1er avril 1873	31 mars 1877.	
do do	do					
do do	do					
avec les vapeurs		En voiture	Par voy. 1 00	3 juillet 1872	Saison 1872.	
do do						
Quotid.	do	En chaloupe ou en canot	Pr. mer. 15 00	5 mai 1873	Saison 1873.	
Mardi, jeudi, samedi	5 p.m.	A pied ou en vapeur	Par sem. 2 00	1er juillet 1872	Saison 1872.	
do do	9 a.m.					
Mardi, samedi	11 a.m.		Par ann. 72 00	1er oct. 1872	31 mars 1874.	
do do	2 p.m.	En voiture	40 00	1er juin 1873	do	
Jedi	11 a.m.					
do	2 p.m.	do				
Dimanche		A pied, en bat. ou canot	430 00	1er mars 1873	A la volonté du M.-G. des postes.	
Jedi						

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.
Buckland	St. Lazare	François Lemieux	15	3	Lundi, mercredi, vend.	6 a.m.
do	St. Magloire	Pierre Tanguay	18	1	do do	11 a.m.
Cacouna	Stn. du ch. de f. G. T.	Michael Shipman	3	12	do do	6 a.m.
do	do Intercolonial (via St. Arsène)	J. B. Beaulieu	5	12	Quotid. (dimanche excepté) en correspond.	
do	do	do	5	12	do do	
Cap Santé	Les Ecurieuls	Pierre Pagé	3	7	Quotidiennement	
Chaudière Mills	Station de ch. de fer	Antoine Lemieux	3½	6	Quotid. (dimanche excepté) en correspond.	
Chicoutimi	Grande Baie	Auguste Néron	13	tel q req.	do do	
do	Labarre	Fidèle Saulniers	45	2	Lundi, jeudi	1 p.m.
do	L'Anse St. Jean, (via Tremblay)	Prudent Potvin	10	1	Mardi, samedi	7 a.m.
do	Baie St. Paul	Louis Gaudreault	87	3	Jeudi	Midi
do	do	do	87	3	do	8 a.m.
do	Déb. de bat. à vap.	Auguste Néron	3	tel q req.	Mardi, jeudi, dimanche	1 p.m.
do	Québec	Cie. des remorqueurs du St. Laurent	236	tel q req.	Mardi, jeudi, samedi	5 a.m.
Daerville	St. George de Windsor	Evariste Marcotte	10	2	do do do	do
do	St. Patrick's Hill	J. C. Stevens	8	3	Mardi, jeudi, samedi	10 a.m.
do	do	do	8	6	do do	7 a.m.
do	Ham sud.	George Goodenough	24	3	Quotidiennement	10 a.m.
Domaine de Gentilly	Gentilly	David Poisson	9	2	do do	7 a.m.
Escuminac	Shoolbred	James Dalton	15	1	Mardi, jeudi, samedi	8 a.m.
Fafard	St. Sylvestre, Est.	Jean Lessard	8	1	Lundi, mercr., vend.	8 a.m.
Bassin de Gaspé	Vap. des prt. dug'life	J. J. Kavanagh	200	tel q req.	Mardi, samedi	10 a.m.
Grande Baie	Québec	Cie. des remorqueurs du St. Laurent	228	tel q req.	do do	8 a.m.

Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Lundi, mer., ven.	3 p.m.		\$ cts.		
do do	10 a.m.	En voiture	139 00	1er oct. 1872	30 sept. 1876.
Samedi do	10 a.m.	A cheval ou en voiture.	50 00	do do	do
do do	3 p.m.	En voiture	Par voy. 0 50	1er juillet 1872	Saison de 1872.
avec les trains de la malle					
do do		do	Par voy. 0 50	7 décemb. 1872	A la volonté du M. G. des Postes.
do do		do	Par voy. 0 50	12 mai 1873	do
Quotidiennement	11 p.m.	A pied	Par voy. 0 50	10 avril 1873	do
do do	Minuit				
corresp. avec les trains de la malle		do	Par ann. 100 00	1er juillet 1872	do
do			Par voy. 1 00	31 mai 1872	Saison de 1873.
do		En voiture	216 00	1er oct. 1872	30 sept. 1876.
Mercredi, samedi	10 p.m.				
Mardi, vendredi	4 a.m.	do	Par ann. 70 00	1er janv. 1873	31 déc. 1876.
Jeudi	10 a.m.	A pied ou par b. à voiles	860 00	1er juillet 1872	30 juin 1876.
do	2 p.m.		Par voy. 6 75	1er nov. 1872	1er juin 1873.
Mardi, jeudi, samedi	9 a.m.	En voiture	Par voy. 0 60	31 mai 1873	A la volonté du M. G. des Postes.
Mardi, jeudi, dimanche	5 p.m.	do			
do do do	do	A pied ou en voiture			
les steamers					
do		Bateau à vapeur	30 00	30 mai 1873	Saison de 1873.
Mercredi, samedi	10 a.m.				
do do	Midi	A cheval ou en voiture.	62 48	1er janv. 1873	A la volonté du M. G. des Postes.
Mardi, jeudi, samedi	9 a.m.	En voiture	100 00	do do	31 mars 1873.
do do	Midi	do	200 00	1er avril 1873	A la volonté du M. G. des Postes.
Quotidiennement	9 a.m.	do	399 00	1er mars 1873	28 fév. 1877.
do do	Midi				
Lundi, mercredi, vend.	2 p.m.	do	50 00	1er juillet 1872	30 juin 1876.
Mardi, jeudi, samedi	do	do	59 00	1er avril 1873	A la volonté du M. G. des Postes.
Mardi, samedi	10 a.m.	A pied			
do do	Midi				
Samedi do	10 a.m.				
do do	Midi				
Mardi do	10 a.m.	A cheval ou en voiture.	30 00	1er janv. 1873	30 juin 1874.
do do	Midi				
les steamers					
do		A pied	par sais. 20 00	8 mai 1873	Saison de 1873.
do					
do		Bateau à vapeur	Par voy. 30 00	1er juillet 1872	Saison de 1872.

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	N ^o . de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Green River	St. Antonin	Felix Quinn	3	2	Mercredi, samedi	9 p.m.
do	do	do	7	3	do do	8 p.m.
do	St. Modeste	do	7	3	Madi, jeudi, samedi	6 p.m.
Hemison	St. Malachie	Lumina Bernard	2	6	do do	9 p.m.
do	do	do	2	6	Quotidiennement	4 p.m.
Inverness	Reedsdale	William Lowry	4	3	do	5 p.m.
Ile aux Grues	Montmagny	Louis Lebel	6	1	Mardi, jeudi, samedi	11 a.m.
Ile Verte	Station de ch. de f.	L. A. Bertrand	1	12	do do	9 a.m.
do	do	do	1	12	Vendredi	8 a.m.
do	do	do	1	12	do	4 p.m.
Jersey	Marlow	Michael Cahill	17	3	Deux fois par jour, en correspond.	do
do	do	do	17	3	do do	do
do	St. François	do	13½	6	Mardi, jeudi, samedi	1 p.m.
Labarre	Roberval	Laurent Beaudreault	30	1	do do	5 p.m.
Lac Etchemin	Standon	John Nicholson	15	2	Quotidiennement	6 a.m.
L'Anse St. Jean	do	do	15	2	do do	9 a.m.
do	do	do	15	2	do do	1 p.m.
do	do	do	15	2	do do	10 p.m.
do	do	do	15	2	Tous les deuxieme mar	8 a.m.
do	Malbaie	Onésime Savard	48	1	do jeudi	2 p.m.
do	do	do	48	1	do do	do
do	do	do	48	1	do do	do
Lauzon	do	J. O. J. Kane	48	1	do do	do
do	do	do	48	1	Quotidiennement	6 p.m.
do	do	do	48	1	do	do
Leeds	Lévis	Herménigilde Martin	2	6	do	5 p.m.
do	do	do	2	6	do	4 p.m.
Les Escoumains	Broughton ouest	Majorique Rousseau	13	3	Lundi, mercredi, vend.	7 a.m.
do	do	do	13	3	do do	1 p.m.
do	do	do	13	3	do do	1 p.m.
Lorette	Tadousac	Epiphane Lessard	27	2	Mardi, vendredi	1 p.m.
do	do	do	27	2	Lundi, jeudi	9 a.m.
do	do	do	27	2	Lun., mar., jeu, vend.	8 a.m.
Maple Grove	Québec	Lazare Richard	10	4	do do	2 p.m.
do	do	do	10	4	do do	7 a.m.
do	St. Ferdinand	J. B. Hall	3	3	Lundi, mercredi, vend.	7 a.m.
do	do	do	3	3	do do	10 a.m.
do	do	do	3	3	do do	10 a.m.
do	Sanborn	Thomas Hurley	11½	2	Lundi, vendredi	10 a.m.
do	do	do	11½	2	do do	7 a.m.
do	do	do	11½	2	do do	7 a.m.
do	Somerset	Joseph Prince	19	3	Lundi, mercredi, vend.	7 a.m.
do	do	do	19	3	do do	Midi
do	do	do	19	3	do do	7 a.m.
do	do	do	19	3	do do	Midi
Matane	Métis	W. E. Page	33	3	do do	8 p.m.
do	do	do	33	3	do do	8 p.m.
Métis	do	do	33	3	do do	7 a.m.
do	do	do	33	3	do do	7 a.m.
Moisie	St. Octave	J. D. Page	3	3	Lundi, mercredi, sam.	8 a.m.
do	do	do	3	3	do do	10 a.m.
do	do	do	3	3	Tel que requis	do
Chute Montmorncy	Québec	W. M. Moisen	420	tel q req.	do	do
do	do	do	420	tel q req.	Lundi, jeudi, samedi	8 a.m.
do	do	do	420	tel q req.	do do	2 p.m.
Malbaie	do	Louis Laplante	6	3	do do	6 p.m.
do	do	do	6	3	do do	6 p.m.
do	do	Henry Audet dit La-pointe	90	3	Lundi, mercredi, vend.	8 a.m.

Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mercredi, samedi	9 p.m.		\$ cts.		
do do	10 p.m.	A pd., à ch. ou en voit.	20 00	1er juillet 1872.	30 juin 1876.
Mardi, jeudi, samedi	11 p.m.				
do do	8 p.m.	A cheval ou en voiture.	54 80	do do	do
Quotidiennement	6 p.m.				
do	4 p.m.				
do	5 p.m.	A pied	52 00	do do	A la volonté du M. G. des postes.
Mardi, jeudi, samedi	10 a.m.				
do do	10 a.m.	A cheval ou en voiture.	50 00	1er sept. 1872.	31 août 1873.
Vendredis	6 p.m.				
do	10 a.m.	En bat., en can. et à pd.	130 00	1er oct. 1872.	30 sept. 1876.
avec les trains de la malle					
do		A pied ou à cheval	80 00	7 déc. 1872.	A la volonté du M. G. des postes.
Mardi, jeudi, samedi	9 p.m.				
do do	5 p.m.	En voiture	230 58	1er jan. 1873.	31 déc. 1876.
Quotidiennement	11 a.m.				
do	8.30 a.m.	do	290 00	do do	do
Judi	4 p.m.				
Mercredi	4 p.m.	A cheval ou en voiture.	116 00	1er juillet 1872.	30 juin 1876.
Mercredi, samedi	Midi				
do do	3 p.m.	do	116 00	do do	do
Tous les deuxieme vend.	2 p.m.				
do mercredi	8 a.m.	A pied	130 00	do do	do
do do	do				
do do	do				
Quotidiennement	6 p.m.	do	Par voy. 6 00	1er oct. 1872.	Arrangement temporaire.
do	do				
do	7 p.m.	do	Par ann. 100 00	1er juillet 1872.	30 juin 1876.
Lundi, mercr., vendredi	4 p.m.				
do do	7 p.m.	En voiture	116 00	do do	do
Lundi, jeudi	5 p.m.				
Mardi, vendredi	9 p.m.	do	320 00	1er avril 1873	31 mars 1877.
Lun., mar., jeudi, vend.	4 p.m.				
do do	10 a.m.	do	Par voy. 1 00	1er mai 1873	A la volonté du M. G. des postes.
Lundi, mercr., vendredi	11 a.m.				
do do	8 a.m.	A cheval ou en voit.	Par voy. 0 20	1er mars 1873	31 mai 1873.
do vendredi	10 a.m.				
do do	1 p.m.	En voiture	120 00	1er nov. 1872.	30 sept. 1874.
do do	4 p.m.				
do mercr., vend.	11 a.m.	do	136 48	1er août 1872	A la volonté du M. G. des postes.
do do	11 a.m.				
do do	4 p.m.				
do do	11 a.m.	do	140 00	1er juin 1873.	30 mai 1877.
do do	3 p.m.				
do do	4 a.m.	do	456 00	1er mai 1873.	30 juin 1873.
do mercr., samedi	11 a.m.				
do do	9 a.m.	A pied ou à cheval.	66 00	1er oct. 1872.	30 sept. 1876.
do do	9 a.m.				
do do	9 a.m.	En bateau à vapeur.	Par voy. 40 00	22 mai 1873.	Saison, 1873.
Mardi, jeudi, samedi	4 p.m.				
do do	10 a.m.	Eh voiture	100 00	1er avril 1873	A la volonté du M. G. des postes.
do do	Midi				
Mer., vend., dimanche	10 p.m.	do	1300 00	1er juillet 1872.	A la volonté du M. G. des postes.

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Malbaie	Québec	Cie. des remorqueurs du St. Laurent	90	2	Tel que requis, en correspon. avec	
do	Portage Sarvard.	Jacques Fosteur	43	2	Mardi, samedi	1 p.m.
do	do	Henry Fosteur	43	2	Lundi, vendredi	10 a.m.
do	do	Henry Fosteur	43	2	do do	do
	Débarc. bat. à vap.	François Tremblay	3	t.q. req.	Tel que requis, en correspon. avec	
New Carlisle	Vap. des P. du G.	Matthew Caldwell	3	do	do do	do
Nicolet	Ste. Monique	Henry Beaudry	8	6	Quotidiennement 11 a.m.	
Paspébiac	Campbellton	David Kerr	88	3	Merc. vend, lundi	8 a.m.
Percé	do	do	156	3	Mardi, jeudi, samedi	1 p.m.
	Vap. des P. du G.	J. E. Tuzo	1/2	t.q. req.	Lun., merc, vend	11 a.m.
Québec	Moisie	Capitaine Hammond	1/2	do	Tel que requis, en correspon. avec	
do	Pictou	Vaprs. de Québec et des ports du golfe	1028	1	do do	do
do	Vapeurs Richelieu	William Reynolds	1/2	12	Jeudi	2 p.m.
do	St. François d'Orléans	François Paradis	27	3	do	6 p.m.
do	Débarc. bat. à vap.	Charles Hough	1/2	t.q. req.	Quotidiennement	3.45 p.m.
do	Trois-Rivières	R. G. Lajoie	84	6	do	7 a.m.
do	Valcartier	C. S. Wolff	17	2	Lun., merc, vend	4 p.m.
Rivière-du-Loup	Edmunston	J. E. Tupper	78	6	Mardi, jeudi, samedi	2 p.m.
do	Station du chem. de fer Intercolonial	Mde. M. L. Marchand	1 1/2	12	Tel que requis, en correspon. avec	
do	do	do	1	12	céan, p. du golfe et St. Laurent.	
Rivière Ouelle	Route postale des Trois-Pistoles	J. B. Martin	31	6	Quot. (dim. excepté) do (lun. do)	4 p.m.
	Sta. du ch. de fer, (rtd Côteau, Rivière Ouelle)	Nazaire Anctil	10	12	Mercredi, samedi	2 p.m.
Roberval	St. Prime	George Laberge	10	1	do do	6 a.m.
					Quot. (dim. excepté)	noon
					Quotidi., en correspondance avec	
					do do	do
					do do	do
					Quotidiennement	5 p.m.
					do	3 a.m.
					Deux fois par semaine, en corresp.	

durant l'année expirée le 30 juin 1873.—uite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
les vapeurs			\$ cts.		
Mardi, samedi	10 a.m.	en vapeur	Par voy. 15 00	7 mai 1873	Saison 1873.
Mercredi, dimanche	1 p.m.	A pied, à cheval ou en voiture	Par ann. 395 00	1er juillet 1872.	30 juin 1876.
do do	do do	do	395 00	1er avril 1873	3 août 1873.
les vapeurs		En voiture	Par voy. 0 30	7 mai 1873	Saison 1873.
do		do	Par voy. 1 00	9 mai 1873	do
Quotidiennement	10 a.m.	do	130 00	1er juir 1873.	31 dec. 1874.
do	1 p.m.	do	1805 12	1er juillet 1872.	30 juin 1873.
Mercredi, vendredi, lundi	11 a.m.	do	3200 00	do do	do
Mardi, jeudi, samedi	11 a.m.	do	Par voy. 0 75	9 mai 1873	Saison 1873.
les vapeurs		A pied	Par voy. 0 25	22 mai 1873	do
do		En voiture	Par voy. 750 00	6 mai 1873	do
Samedi	6 a.m.	do	Par sai. 120 00	4 mai 1873	do
do		En vapeur	450 00	1er avril 1873	31 mars 1877.
do		En voiture	Par voy. 1 25	28 avril 1873	Saison 1873.
do		do	1930 00	1er oct. 1872	30 sept. 1876.
do		do	150 00	do do	do
do		do	4740 00	1er juillet 1872	30 juin 1873.
do		do	Par voy. 0 25	7 dec. 1872	A la volonté du M. G. des Postes, do
do		do	0 25	12 mai 1873	do
do		do	Par voy. 8 00	1er mai 1873	do
do		do	149 76	1er juillet 1872.	30 juin, 1876.
do		do	40 00	1er oct. 1872	A la volonté du M. G. des Postes.

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	Nombre de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
St. Alban	St. Anne la Pérade	Augustin Frénette	15	3	Mar, jeudi, sam	7 a.m.
St. Arsène	Viger	Elie Martin	6	3	do do	11 a.m.
Ste. Brigitte des Saults	St. Zéphirin, (vid Chatillon)	Narcisse Rivet	16	1	do do	7 p.m.
	do	do	16	3	do do	9 p.m.
Ste. Famille	St. Pierre d'Orléans	Pierre Turcotte	8	3	Samedi	10 a.m.
	do	do	16	3	do	4 p.m.
Ste. Monique	St. Perpétue	Onésime Rousseau	8	1	Mar, jeudi, sam	10 a.m.
St. Patrick's Hill	Warwick	George Twohey	5½	6	do do	4 p.m.
do	do	J. S. Beaudette	5½	6	do do	10 a.m.
Baie St. Paul	Déb. du bat. à vap.	Théophile Simard	3	t. q. req.	do do	6 a.m.
do	St. Urbain	Louis Verreault	9	3	Samedi	10.30 a.m.
St. Sylvestre	St. Sylvestre, Est.	James McDonald	3	3	do	1 p.m.
Portage Savard	Tadousac	Henry Fosteur	2	2	Quot. (dim. excepté)	en corresp.
Québec Sud	Station de ch. de fer (en correspond. avec le train de Richmond)	Mlle Susan A. Wensley	200	12	do	do
do	do (En correspond. avec le train de la Riv. du Loup.)	do	200	12	do	do

DIVISION DU NOUVEAU-

Aldouane	McLeod's Mills	Damase Richard	4	1	Samedi	11 a.m.
Anagance	Elgin	Lewis Gildart	11	2	do	9.30 a.m.
Apohaqui	Ile de Cole	H. D. McLeod	9 et 22	2 et 1	Mardi, samedi, en corresp.	do
Station au Lac Ry.	Pt. Westmorland et Port Elgin	H. Lowerison	1 et 19	12 et 6	do do	do
Bairdville	Kincardine	John Kilburn	3	3	Jeudi, samedi	do
Bath	Wicklow	Samuel Drost	2	6	do do	do
					Quotidiennement	11 a.m.
					do do	12 noon
					do do	8.30 a.m.
					do do	9.30 a.m.

durant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode du transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jeudi.	Heures.				
Mardi, jeudi, samedi	2 p.m.	En voiture	144 00	1er avril 1873	31 mars 1877.
do do	10 a.m.				
do do	10 p.m.				
do do	8 p.m.				
Samedi	8 p.m.	A cheval ou en voiture.	75 00	1er juil. 1872	30 juin 1873.
do	3 p.m.				
Mardi, jeudi, samedi	9 p.m.				
do do	3 p.m.				
do do	8 a.m.	do	66 00	1er jan. 1873	31 déc. 1876.
do do	8 a.m.				
do do	Midi				
do do	Midi				
Samedi	3.50 p.m.	do	22 00	1er juil. 1872	do
do	1 p.m.				
avec les trains	do				
do do	do				
do do	do	En voiture	90 00	1er avril 1873	do
do do	do				
do do	do				
do do	do				
les vapeurs	do	En bateau ou à cheval.	Par voy 0 75	7 mai 1873	Saison de 1873.
Mardi, jeudi, samedi	2 p.m.				
do do	10 a.m.				
Lundi merc, vendr	12 noon				
do do	9 a.m.	A pied ou en voiture.	60 00	1er oct. 1872	30 sept. 1876.
Lundi, vendredi	10 a.m.				
Mercredi, dimanche	2 p.m.				
do do	2 p.m.				
do do	do	En bateau ou canot	150 00	1er avril 1872	31 août 1873.
do do	do				
do do	do				
do do	do				
les trains	do	A pied	36 00	1er juil. 1872	31 décc., 1873.
do	do				
do	do				
do	do				

BRUNSWICK.

Samedi	10.30 a.m.	En voiture	38 00	16 juin 1873	Quatre ans.
do	Midi				
avec le chemin de fer Intercolonial	do				
do do	do				
do do	do	do	104 00	1er oct. 1872	do
do do	do				
do do	do				
do do	do				
do do	do	do	200 00	do	do
avec le chemin de fer Intercolonial	do				
do do	do				
do do	do				
do do	do	do	520 00	1er juil. 1872	do
Mardi, jeudi, samedi	1 p.m.				
do do	Midi				
Quotidiennement	10 a.m.				
do	9 a.m.	do	50 00	1er mai 1873	do
do	do				
do	do				
do	do				

REPORT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés pour la division du Nouv-

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Baie du Vin Mills.	Baie du Vin en haut	William Dickens	5	1	Judi	4 p.m.
Bayfield	Port Elgin	Thomas Heuson	15	2	do	5 p.m.
Black River	Escuminac	William V. Ullock	30	1	Mercredi, samedi	11 a.m.
Blackville	Rivière de Caine	Martin Vickers	6	1	do	7.30 a.m.
Blissville	Nouvel établisse- ment	George Hoyte	6	1	Mardi	7 a.m.
Bloomfield	Woodstock en haut	Robert Hume	48½	1	Mercredi	7 a.m.
Bouctouche	Che. McLaughlan.	Alex. Peterkin	19½	1	Vendredi	8 a.m.
Burnt Church	Pointe de l'église.	Wm. M. Salter	3	2	do	3 p.m.
Butternut Ridge.	Forks	S. C. Keith	15	1	Mercredi, samedi	4.30 p.m.
do	Petitcodiac	William Keith	9	6	do	5.30 p.m.
Canterbury	Sta. de Canterbury et Forest City	Joseph Scott	8 et 29	2 et 1	Quot. en corr. avec le ch. de fer	12 noon
Carsonville	Sussex Vale	A. McLean	14	1	do	9 a.m.
Chance Harbor	Lepréau	R. Hope	17	2 et 6	Judi, vendredi	1 & 2 p.m.
Chapman	Grand Shemogue	Adam Avard	5	1	Judi, en corr. avec le ch. de fer	do
Coate's Mills	St. Paul	J. Arseneaux	8	1	do	do
Cocagne	Scovill's Mills	William Johnston	7	2	Mercredi, samedi	en correspon.
do	do	William Johnston	9½	2	do	do
Cody's	Springfield	W. J. Northup	18	1	do	do
Cole, île de	Narrows	Butler Thorne	10	1	Judi	12 noon
Collicut Corner	Elgin	George M. Killam	15	1	do	7 a.m.
Collina Corner	Springfield	James Kellier	9	1	Mercredi	5 p.m.
Debec	Sta. de ch. de fer	Alexander Harron	4	12	do	2 p.m.
Dorchester	Sta. de ch. de fer	S. W. Tingley	4	12	Quot. en corr. avec N. B. et	do
do	Rockport	John Read	12	2 et 3	Quot. en corr. avec le ch. de fer	do
Duprey	Gaily	Camille Duprey	2	1	Lun., mer., ven., p. corr. av. le c.	do
Edmundston	Grandes chutes	J. R. Curran	37	6	Vendredi, en corr. avec la dilig.	do
Elgin	Petitcodiac	W. P. Robinson	12	1	Quotidiennement	11 a.m.
Frédéricton	St. Jean	Small et Hatheway	85	3	do	5 a.m.
do	do	E. Lunt et fils	85	3	Mardi, en corr. avec le chemin	do
					Mar., mer., samedi	9 a.m.
					Lun., mer., vendredi	9 a.m.
					do	9 a.m.
					Mar., mer., samedi	9 a.m.

Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

ROUTE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Judi	6 p.m.	En voiture	40 00	15 mai 1873	Quatre ans.
do	5 p.m.				
Merc., samedi	10.30 a.m.	do	168 00	1er juillet 1872	Deux ans.
do	2 p.m.				
Mercredi	1 p.m.	do	99 00	1er nov. 1872	Quatre ans.
Mardi	1 p.m.				
Vendredi	11 a.m.	do	75 00	15 mai 1873	do
do	9.20 a.m.				
Judi	2 p.m.	do	36 00	1er octobre 1872	do
do	12.30 p.m.				
Samedi	4 p.m.	do	143 40	15 août 1872	do
do	8 a.m.				
do	8 a.m.	do	65 00	1er août 1872	do
do	8 p.m.				
do	2 p.m.	do	40 00	18 juillet 1872	do
Mercredi, samedi	6.30 p.m.				
do	5.30 p.m.	do	60 00	1er avril 1873	do
Mercredi	7 a.m.				
do	11 a.m.	do	250 00	do	do
Intercolonial	do				
Mercredi, samedi	7 p.m.	do	259 09	1er août 1873	do
Samedi, vendredi	4 p.m., et 9 a.m.				
Intercolonial	do	do	75 00	1er mai 1873	do
do	do				
Mercredi, samedi	6 a.m.	do	186 00	1er juillet 1872	do
Quotidiennement	et midi				
Samedi	2 p.m.	do	26 00	1er mai 1873	do
do	12.30 p.m.				
do	11 a.m.	do	40 00	do	do
do	4 p.m.				
do	1 p.m.	do	56 00	23 octobre 1872	do
avec Shédiac et Chatham	do				
do	do	do	76 00	1er avril 1873	do
do	do				
Judi	12 midi	do	75 00	1er mars 1873	do
do	12 midi				
Mercredi	8 p.m.	do	100 00	1er janvier 1873	do
Judi	5 a.m.				
Vendredi	10.30 a.m.	do	98 00	1er mai 1873	do
do	2 p.m.				
Mercredi	5 p.m.	do	36 00	1er avril 1873	do
do	9 p.m.				
du Canada	do	do	20 00	1er juin 1872	do
Intercolonial	do				
de fer Intercolonial	do	do	100 00	1er avril 1873	do
entre Shédiac et Chatham	do				
Quotidiennement	10.30 a.m.	do	12 00	1er janv. 1873	do
do	5 p.m.				
de fer Intercolonial	do	do	1596 00	1er octobre 1872	do
do	do				
Lundi, mercredi, ven.	4 p.m.	do	51 50	do	do
Mardi, jeudi, samedi	do				
do	do	do	175 00	16 juin 1873	do
do	do				
Lundi, mercredi, vendredi	do	do	175 00	do	do

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

ROUTE.		Nom du l'entrepreneur.	Distance.	Nc. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
St. Jean	Parrsboro' et Windsor	E. Lunt et fils	80 & 40	1	Mardi	8 p.m.
Shédiac	Station de ch. de f.	A. R. Weldon	24	1	Mercredi	8 a.m.
Sackville	Upper Sackville	Arthur Dixon	4	6	do do do	do do do
Sheffield	Upper Gaspereaux	Thomas P. Upton	52	2	Lundi, vendredi	4 p.m.
					Lundi, mercredi	6 a.m.

DIVISION DE LA

Cranberry Head	Yarmouth	Abraham Thurston	8	1	Vendredi	9 a.m.
New Glasgow B.P.	Station de New-Glasgow	Henry McDonald	1/2	12	Semi-quotidien en corresp. avec les trains de malle	
Digby	Westport	J. H. Timpenny	42	6	Quotidien	6 a.m.
Sec. du milieu N.E.	Margaree Forks	Wm. Burton	9	1	Mercredi	6 a.m.
Port Hawkesbury	Riv. des habitants et port Richmond.	Richard D. Hennessy	13	3	Port Richmond, lundi, mercredi, vendredi, riv. des Habitants	6 a.m.
St. Pierre	West Bay	Alexander Urquhart	32	1	Mardi	5 a.m.
Lower Stewiacke	Princeport	George Ambrose	35	1	Jeu	9 a.m.
Antigonishe	Big Mountain	Colin S. McGillivray	7	1	Vendredi	12 midi.
Arichat	Petite de Grat.	Alexander McDonald	3	3	Lundi, merc., vend.	1 p.m.
Half Island Cove	White Head	Andrew David, sen.	20	2	do do	5 a.m.
Riversdale, W. O.	Station Riversdale.	E. J. Hingley	12	12	Semi-quotid. en correspond. avec	
Big Island	Merigonishe	Archibald McLean	2	2	Lundi, mercredi do	do
Merigonishe	Piedmont Valley	James McDonald	3	3	do do vend.	1 p.m.
Aylesford	Harmony	Joseph Eaton	18	1	do	1 p.m.
Stat. de Cambridge	Etablis. de Condon.	W. H. Fairn	9	1	Vendredi	2 p.m.
Grand Anse	West Bay	Malcolm Morrison	12	1	Jeu	2 p.m.
Guysboro'	Port Mulgrave	W. H. McKeough	24	2	Lundi, samedi	7 a.m.
Halifax	Prospect	James Coolin	21	2	do jeudi	8 a.m.
Cross Roads, Country Harbor.	Guysboro'	J. A. Knowdell	28	2	do do	5 a.m.
Antigonishe	Cap George	Donald McDonald	42	2	do vendredi	5 a.m.
Bridgewater	New Canada	William Cronin	13	1	Jeu	8 a.m.
Barrio's Beach	Tracadie	Simon Boudrot	6 1/2	2	Vendredi	8 a.m.
Barrington	Rivière Clyde.	Alexander Watson	22	3	Lundi, mer., vend., en corresp.	
Mabou	Sight Point	Richard P. Fynn	15	1	Mardi	9 a.m.
Grande Rivière	Loch Lemond	Donald Morrison	8 1/2	1	Vendredi	9 a.m.
Mabou	Whyccomah	Richard P. Fynn	21	1	Jeu	8 a.m.
Pubnico Beach	Havre de Pubnico.	J. McConnisky	15	3	Mardi, jeudi, samedi.	6 a.m.
Annapolis	Liverpool	Henry Kilcup	63	6	6 mois, quotidien	3 p.m.
La Have Cross Roads	Lunenburg	James C. Hunt	17	2	Lundi, jeudi	9 a.m.
Bridgewater	Middlefield	James Newcomb	20	1	Jeu	8 a.m.
Mount Uniacke	Rawdon	W. C. Casey	14	2	Lundi, jeudi	6 a.m.
Digby	Thane's Cove	Charles Chute	8	2	do do en correspond.	
Brown's Brook	Parrsboro'	Hiram Brown	12	1	Vendredi	12 midi.
Maitland	Shubnaacadie	Lorin Lynch	20	6	Quotid. en corresp. avec le train	
Grande Rivière	St. Pierre et Fouchie, etc.	John Kyte	45	2	A la Grande Rivière mardi, vendredi	5 a.m.
				1	A Fouchie, vendredi	5 a.m.

Nouveau-Brunswick pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mercredi	8 p.m.		\$ cts.		
do	5 a.m.	Steamer	4000 00	20 mai 1873	Saison de la navigation.
chem. de fer Intercolonial					
do		Voiture	50 00	1er juillet 1872	Quatre ans.
do					
Lundi, mercredi	7.30 p.m.	do	156 80	1er juin 1873	do
Mardi, samedi	5 p.m.	do	573 00	1er mars 1873	do

NOUVELLE-ECOSSE.

Vendredi	10.30 a.m.	Voiture	68 00	1er juillet 1872	Quatre ans.
Semi-quotidiennement	1/2 heure	do	198 00	do	do
Quotidiennement	2 p.m.	do	1658 00	do	do
Mercredi	8 a.m.	do	19 00	do	do
Lundi, mercredi, vend.	11 a.m.	do	195 00	do	do
Mardi	2 p.m.	do	143 50	do	do
Jeu	9 a.m.	do	117 50	do	do
Vendredi	2 p.m.	do	22 00	do	do
Lundi, mercredi, vend.	1.30 p.m.	Acheval ou en voiture.	56 00	do	do
do do	9 a.m.	do	120 00	do	do
les trains de la malle	1/2 heure	A pied	38 00	do	do
do	1 heure	do	27 90	do	do
Lundi, mercredi, vend.	1.30 p.m.	A cheval ou en voiture.	56 00	do	do
do	5 p.m.	Voiture	50 00	1er août 1872	do
Vendredi	4 p.m.	do	39 75	do	do
Mardi	4.30 p.m.	do	60 00	1er octobre 1872	do
Lundi, samedi	1 p.m.	do	180 00	do	do
do jeudi	12.30 p.m.	do	134 40	do	do
do do	11 a.m.	do	470 00	do	do
do vendredi	10 a.m.	do	180 00	do	do
Jeu	11 a.m.	do	76 00	do	do
Vendredi	10 a.m.	Bateau et voiture	16 00	do	do
avec la malle	44 heures	Voiture	240 00	do	do
Mardi	12 midi.	do	64 00	do	do
Vendredi	8 a.m.	A cheval ou en voiture.	27 40	do	do
Jeu	12.30 p.m.	Voiture	112 00	do	Deux ans et 6 mois
Mardi, jeudi, samedi.	9 a.m.	do	280 00	do	Quatre ans.
En corresp. avec le steam.				do	do
Lundi, mercredi, vend.	7 p.m.	Voiture à 4 chevaux	2096 00	do	Trois ans.
do jeudi	1 p.m.	Voiture	200 00	do	Quatre ans.
Jeu	12 midi.	do	150 00	do	do
Lundi, jeudi	9 a.m.	do	103 00	do	do
avec le steamer		Bateau	100 00	do	Deux ans.
Vendredi	2.30 p.m.	Voitures	65 00	do	Quatre ans.
de la malle	4 heures	Voiture à 2 chevaux	398 00	do	Trois ans.
Mardi, vendredi	10 a.m.	Voiture	199 00	do	Quatre ans.
Vendredi	4 p.m.				

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	Nombre de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Cross Roads, Country Harbor, Pictou, P.O., Antigonish	Goshen, Pictou Wharf, Côté ouest de Lochabar	Alexander Gunn, William McDonald	10	1	Mercredi	6 a.m.
Meagher's Grant.	Havre Musquodoboit	Donald McMillan	20 1/2	2	Lundi, mercredi	midi
Halifax	Sheet Harbor et Marie-Joseph	Timothy Archibald	14	1	Mercredi	1 p.m.
		do	112	2	A Sheet Harbor, lundi, mercredi, vendredi	6 a.m.
		do		2	A Marie-Joseph, lundi, mercredi	6 a.m.
Arichat	Discoose	Simon Martell	7	3	Lundi, mercredi, vend	1.30 p.m.
do	Grandique	George LaFord	7	6	Quotidiennement	4 a.m.
Annapolis	Stoddarts	George E. Bishop	31	1	Mardi	8 a.m.
Bayfield	Pomquet Forks	John McKinnon	5	1	Vendredi	10 a.m.
Big Lorraine	Sydney et Catalone	Nicholas H. Martin	31	1	Grande Lorraine, lundi	6 a.m.
		do		2	Catalone, lundi, jeudi	6 a.m.
Halifax, B. P.	Terminus Richmond	F. W. Fishwick	1		En corresp. av. les trs. de la malle	
Englishtown	New Campbellton et Cross Roads, Boularderie	Donald McAskill	11	1	A Cross Roads, Boularderie, mercredi	8 a.m.
		do		2	New Campbellton, lun. mercredi	8 a.m.
Oxford, B. P.	Riv. Philippe	Oliver Fillmore	15	6	Quotidien, en corresp. av. le train	
Acadia Mines, B.P.	Acadia Mines Station	John McSween	2	12	Semi-quotid. do do	
Amherst	Pointe Amherst.	R. W. Chipman	4	3	Lundi, merc., vend., en corresp.	
Maccan, B. P.	Lower Cove	S. E. Freeman	15	6	Quotidiennement	do do
do	Nappan	do	2	3	Lundi, merc., vend., do do	
Athol	River Philip	C. C. Schurman	21	3	do do do	
Acadia Mines	do Debert	Amos Fontaine	13	6	Quotidiennement	do do
Folly Lake, W. O.	Folly Lake Station	Alonzo McCulloch	12	12	Semi-quotid. do do	
Folly Mountain	Londonderry	Henry McLean	6	1	Mercredi do do	
Minudie	Riv. Hebert	John Moffatt	7	3	Lundi, mercredi, vend	6 p.m.
River Hebert, B.P.	Riv. Debert Station de la	Philip Fulmore	1	12	Semi-quotidien, en corresp. avec do do	
		do		1	Mardi do do	
Acadia Mines	Thompson's Mills.	Edwin L. Purdy	27	2	Lundi, mercredi, vend	1 p.m.
Athol, B. R.	Athol Station	Jeythah Elderkin	3	12	Semi-quotid., en corresp. avec do do	
Riv. Philippe, B.P.	Riv. Philippe, Station de la	W. C. Phillips	2	12	do do do	
Barrington	Riv. Clyde	John K. Hogg	22	3	Lundi, merc., vend., en corresp.	
Port Felix	Torbay	Joseph Boudrot	15	1	Mardi	7.30 a.m.
Hopewell, W. G.	Hopewell, stat. de	John Gunn	1	12	Semi-quotid., en corresp. avec les	
Chemin Neily	South Mountain	Mrs. Nancy Rutherford	10	1	Vendredi	1 p.m.
La Have Cross Roads	Lunenburg et Kingsbury	James C. Hunt	35	2	Lunenburg, lun. jeu.	6 a.m.
		do		1	Kingsbury, lundi	6 a.m.
Athol	Farrsboro'	George Smith	23	3	Lundi, mercredi, vend.	8 a.m.
Chemin Blanchard	New Glasgow	John Webster	15	1	Vendredi	2 p.m.
Pomquet Forks	Tracadie	Archibald McDougall	15	1	Mercredi	8 a.m.
Gore	Mosherville	John Anthony	17	1	Mardi	7 a.m.
Oxford	Pugwash	Charles E. McNutt	19	1	Vendredi	6 a.m.
Riv. Debert	Truro	Charles R. Pearson	31	3	Ma ti, jeudi, san edi, en corresp.	
Port Catalone	Sydney	Thomas S. Lindsey	30	3	Lundi, merc, samedi	10 a.m.
	Farrsboro'	George Smith	2	6	Quotidiennement	8 a.m.

la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Mercredi	8 a.m.	En voiture	38 00	1er oct. 1872	Quatre ans
les trains de la malle	1/2 heure	do	100 00	do	do
Lundi, mercredi	4 p.m.	do	187 00	do	do
Mercredi	4 p.m.	do	80 00	do	do
Mardi, jeudi, samedi	11 a.m.	do	1596 20	do	do
do do	7 p.m.	do			
Lundi, mercredi, vend.	3 p.m.	do	100 00	do	do
Quotidiennement	5.30 a.m.	do	580 00	do	do
Mardi	3 p.m.	do	131 32	do	do
Vendredi	11 a.m.	do	31 80	do	do
Lundi	1 p.m.	do	339 96	do	do
do jeudi	9 a.m.	do	1000 00	do	do
	1/2 heure	do			
Mercredi	12 midi	do	116 00	do	
Lundi, mercredi	10 a.m.	do	240 00	11 nov. 1872	Quatre ans et 51 jrs
do	3 heures	do			
do	1/2 heure	A cheval ou en voiture.	250 00	do	do
avec le train de la malle.	1 1/2 heure	A pied, à ch. ou en voit.	100 00	do	do
do do	3 heures	En voiture.	575 00	do	do
do do	1/2 heure	A pied, à ch. ou en voit.	190 00	do	do
do do	4 1/2 heures	En voiture.	299 00	do	do
do do	3 heures	do	350 00	do	do
do do	1/2 heure	A pied.	20 00	do	do
do do	1 1/2 heure	A cheval ou en voiture.	40 00	do	do
Lundi, mercredi, vend.	7.30 p.m.	En voiture	100 00	do	do
le train de la malle	1/2 heure	A pied	20 00	do	do
do do	6 heures	En voiture	300 00	do	do
Mercredi, samedi	7 p.m.	do			
les trains de la malle	1/2 heure	A pied ou en voiture	100 00	do	do
do do	1/2 heure	En voiture	200 00	do	do
avec les trains de la malle	4 1/2 heures	do	230 00	1er jan. 1873	Quatre ans.
Mardi	12 midi	A pied, à ch. ou en voit.	60 00	do	do
trains de la malle	1/2 heure	A pied	55 00	do	do
Vendredi	3 p.m.	En voiture	39 00	do	do
Lundi, jeudi	1 p.m.	do	235 00	do	do
do	8 a.m.	do			
do mercredi, vend.	12.30 p.m.	do	308 00	do	do
Vendredi	5 p.m.	do	64 00	do	do
Mercredi	11 a.m.	do	90 00	do	do
Mardi	11 a.m.	do	75 00	do	do
Vendredi	10 a.m.	do	75 00	do	do
avec les trains de la malle	6 heures	do	250 00	do	do
Lundi, mercredi, vend.	3 p.m.	do	561 00	do	do
Quotidiennement	10 a.m.	do	600 00	1er fév. 1873	do

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance.	Nombre de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A				Jours.	Heures.
Grand Anse	Grandique	Barbara McPherson	3	6	Quotidiennement	9 a.m.
Reserve Mines	Sydney	John O'Callaghan	12	3	Lundi, jeudi, samedi	6 a.m.
Waverley	Jonct. de Windsor	John Lingley	3	6	Quotid. en correspond. avec le	
Pugwash	Thompson's Mills	James R. Lamy	20	6	do do do	do
Cheverie	Newport	Joseph C. Lake	17½	3	Lundi, mercredi, vend.	6 a.m.
Boularderie	Grove's Point et	Murdoch McDonald	20	2	Petit Bras d'Or, mardi,	12 midi
	Petit Bras d'Or.				jeudi	12 midi
New Glasgow	Sherbrooke	Thomas McDonald	56	6	Grove's Point, mardi,	12 midi
					jeudi, samedi	12 midi
Canning	Baie de Scott	Gurdon B. Forsyth	31	2	Quotid. en correspond. avec le	
					Lundi, mercredi, en corr. avec le	
Newport	Walton	Timothy Parker	16½	3	do do vend.	6 a.m.
					do do samedi	10 a.m.
Brookfield	Riv. de Plaisance	W. T. Waterman	8	3	do do	
Chesley's Corner	Morton's Corner	Elkanah Lohnes	8	1	do en corr. avec la malle.	
					do	
Lochside	Red Islands	John McVicar	7	2	Mardi, vendredi do	do
Eastville	Upper Stewiacke	James R. Ellis	7	1	Lundi do do	do
Elmsdale	Riv. de Gay	James McHeffy	11½	1	do do do	do
					do	
Riv. Gay's	Little River, Mid.		12	1	do do do	do
Sherbrooke	Wine Harbor	David Suttis	13	6	Quotidiennement	10 a.m.
					do	
Jackson's	Branche ouest. Riv. Philippe	Michael Chapman	6	3	Lundi, mercredi, vendredi, en correspondance avec la malle.	
Hav. des Sauvages	Wine Harbor	David Suttis	5	3	do do	8 a.m.
Digby	North Range Corner	Isaac J. White	10	1	Samedi	9 a.m.
					do	
Port Mulgrave	Sand Point et Steep Creek	Henry Gosbie	11	2	à Steep Creek, jeudi,	6 a.m.
					Samedi	6 a.m.
Greenville, W. O.	Greenville Crossing	Allan G. Purdy	40	3	à Sand Point, jeudi	6 a.m.
					do	
Round Hill, W. O.	Round Hill Station	Charles E. Spurr	300	12	Lundi, mercredi, vend. en corresp.	
Tusket, B. P.	Tusket Forks	John B. Porter	15	1	Semi-quotid. en corresp. avec le	
Bain du Jourdain	Shelburne	James T. Hines	22	3	Mercredi, do	7 a.m.
					do	
Englishtown	Pont de la riv. du N.	Donald Montgomery	15	2	Lundi, mercredi, vend.	9 a.m.
Paradise, B. P.	Stat. du ch. de fer	W. F. Morse	12	12	Mardi, vend., en corr. avec la m.	
Amherst	Amherst Hill	R. W. Chipman	6	3	Semi-quot. do do	do
Chester	Windsor	C. A. Brain	32	2	Lundi, mardi, vend.	9 a.m.
Ponç de la riv. du N.	Ste. Anne	Murdoch McDonald	5	2	Mardi, vendredi, en correspond.	
Sta. Anne	South Gut of Ste. Anne	Donald Morrison	8	2	Mercredi, vendredi	7 a.m.
Canso	Guysboro'	George W. Scott	32	6	do do	6 a.m.
					do	
					Quotid. en corresp. avec a malle.	

Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 Juin 1873.—Suite.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Quotidiennement	9.30 a.m.	A cheval ou en voiture.	\$ 265 00	1er jan. 1873	Quatre années.
Lundi, jeudi, samedi	8 a.m.	En voiture	156 00	1er mars 1873	do
train de la malle	1 heure	A pied	100 00	1er avril 1873	do
do	4 heures	En voiture	447 00	do	do
Lundi, merc., vendredi	9 a.m.	do	336 00	do	do
Mardi, jeudi	4 p.m.	do	274 00	do	do
do do samedi	1 p.m.	do		do	do
train de la malle	10 heures	Voiture trainée par pas moins de 2 chevaux	1580 00	do	do
train de la malle	6 heures	En voiture	116 00	do	do
Lundi, mercredi, vend.	9 a.m.	do	259 00	do	do
do do samedi	Midi	do	60 00	do	do
do	2 heures	do	29 40	do	do
Mardi, vendredi	2 heures	do	71 00	do	do
Lundi	2 heures	do	52 00	do	do
do	2½ heures	do	40 00	do	do
do	2½ heures	do	40 00	do	do
Quotidiennement	12.30 p.m.	do	288 00	do	do
Lundi, mercredi, vend.	1½ heure	do	48 90	do	do
do do	9 a.m.	do	39 00	do	do
Samedi	11 a.m.	do	55 00	do	do
Judi, samedi	7 a.m.	A cheval ou en voiture.	90 00	do	do
do	8 a.m.	do		do	do
avec le train de la malle	¼ heure	A pied	20 00	do	do
train de la malle	¼ heure	do	24 00	do	do
do	2½ heures	En voiture	78 00	1er mai 1873	do
de retour en 5 heures		do	185 00	do	do
Mardi, vendredi	3 heures	do	79 12	do	do
train de la malle	¼ heure	A pied	40 00	do	do
Lundi, mardi, vendredi	11 a.m.	A cheval ou en voiture.	150 00	do	do
avec le vapeur	7 heures	En voiture	370 00	do	do
Mercredi, vendredi	8.30 a.m.	A pied	53 00	do	do
do do	8.30 a.m.	do	76 00	do	do
do	5½ heures	En voiture	1600 00	1er juin 1873	do

ETAT No. 5.—Tableau des nouveaux contrats passés

PROVINCE DE

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur	Distance. Nombre de fois par semaine.	DÉPART.	
De.	A.			Jours.	Heures.
Fort Garry	Palestine	Charles Tait	97	1	Lundi 7 a.m. Jeudi 7 a.m. Dimanche 4 p.m.
Oak Point	Poplar Point	L. Laronde	27	t. l. 15 js	Mardi 4 p.m.

PROVINCE DE LA

Barkerville	New Westminster	F. J. Barnard	485	1	Été Hiver	Dimanche 6 a.m.
do	Yale	F. J. Barnard	386	1	t. l. 15 js	Samedi 6 a.m. Dimanche 6 a.m. Lundi 6 a.m.
Burrard Inlet	New Westminster	W. R. Lewis	9	6		Tous les jours 3 p.m. do 9 a.m.
Cache Creek	Okanagan	F. J. Barnard	116	hebd.	Été	Mercredi
Okanagan	Okanagan, Mission		Hiver	t. l. 15 js	Samedi	
Cache Creek	Okanagan	Alexander Vance	116	1	Été	
Okanagan	Okanagan, Mission		Hiver	t. l. 15 js	35 men suel.	En corr. avec la malle de Yale.
Chilliwack	Wharf	J. McCutcheon	1	4		En correspondance avec le vapeur
Clinton	Lillooet	A. Ferguson	47	1	Été	En corresp. avec la malle de
					Hiver	
Esquimalt	Victoria	J. W. Williams	3	12		Quotidiennement. { 9.30 a.m. 2 p.m. 11 a.m. 4 p.m. }
Hope	Kootenay	James Wardle	342	1 en 2 mois.		En corresp. avec la malle de
Kootenay	New Westminster	John Johnson	512	1 en 4 mois.		48 jours accordés pour tout
Lytton	Lac Nicolas	J. Clapperton	47	t. l. 15 js		Mardi 7 a.m. Dimanche 8 a.m. Mardi 7 a.m.
do	Lac Nicolas	W. A. Mickie	40	t. l. 15 js		Dimanche 8 a.m.
Maple Bay	Somenos	A. R. Kier	7	2		En corresp. avec la malle de Vic
Metchozen	Victoria	John Parker	25	1		Lundi 10 a.m. Mardi 2 p.m.

pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—Suite.

MANITOBA

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Samedi	Midi		\$ cts.		
Mercredi	Midi	En voiture	1000 00	Juillet 1er, 1872	Quatre ans.
do	Midi				
Lundi	Midi	A cheval ou en voiture.	150 00	Octobre 1er, 1872	do

COLOMBIE BRITANNIQUE.

Samedi	8 p.m.		\$ cts.		
do	8 p.m.	En voiture ou à cheval.	par mois 1800 00	Sept. 1er, 1872	Sept mois.
do	Midi				
Vendredi	Midi	Diligence à passagers à quatre chevaux.	22000 00	Avril 1er, 1873	Quatre ans.
Quotidiennement	11 a.m.			do do	do
do	5 p.m.	En voiture.	500 00		
Mardi					
Vendredi		do	par mois 275 00	Août 1er, 1872	Huit mois.
Samedi		A cheval			
do					
aller et retour		A pied ou à cheval	2000 00	Avril 1er, 1873	Quatre ans
New Westminster, aller et retour		A pied	par sem. 1 00	Sept. 1er, 1872	A volonté.
Yale, aller et retour		A pied ou à cheval	1250 00	Avril 1er, 1873	Quatre ans.
Quotidiennement	{ 11.30 a.m. 4.30 p.m. 10 a.m. 2.30 p.m. }	Voiture	374 00	do do	do
Yale, aller et retour		A pied ou à cheval	par voy. 300 00	do do	do
le voyage		do	par voy. 300 00	Août 1er, 1872	Huit mois.
Lundi	6 p.m.				
Mercredi	6 p.m.	do	par mois 40 00	Juillet 1er, 1872	Neuf do
Lundi	6 p.m.				
Mercredi	6 p.m.	do	480 00	Avril 1er, 1873	Quatre ans.
Victoria, aller et retour		do	100 00	do do	do
do		do			
do		Voiture	290 00	do do	

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

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Distance. No. de fois par semaine.	DÉPART.	
De	A			Jours.	Heures.
New Westminster.	Yale	Fleming et Parsons.	100	Eté	Mercredi, samedi..... 7 a.m....
				Hiver	Lundi, vendredi..... 7 a.m....
do	Yale, (hiv. seulem.)	F. J. Barnard	100	T. l. 15 jrs	En corresp. avec les malles
Omineca	Quesnelle	J. A. Gardner	350	T. l.	En correspond. avec les malles
				15 js	
do	Quesnelle	R. Sylvester	350	T. l.	En correspond. avec les malles
			9 voyag.	mois	
Saanich	Victoria	J. W. Williams	24	1	Mercredi..... 4 p.m....
Sooke	Victoria	M. Muir	26	1	do..... 10 a.m....
					Lundi..... 8 a.m....
do	Victoria	M. Muir	26	1	Mardi..... 8 a.m....
					Lundi..... 8 a.m....
	Victoria				Mardi..... 8 a.m....

Britannique, durant l'année expirée le 30 juin 1873.—Fin.

ARRIVÉE.		Mode de transport.	Prix stipulé à être payé.	Commencement du contrat.	Durée du contrat.
Jours.	Heures.				
Lundi, vendredi	7 p.m....	} Bat. à vapeur.....	3600 00	Avril 1er, 1873..	Deux ans.
Mercredi, samedi	7 p.m....				
de Victoria aller et retour		En canot ou à cheval..	par voy. 150 00	do do ..	Quatre ans.
de Yale aller et retour					
de Yale aller et retour		A pied ou à cheval....	par voy. 190 00	Août 1er, 1872..	Huit mois.
de Yale aller et retour		.....	par voy. 300 00	Avril 1er, 1873.	Quatre ans.
Mercredi	2 p.m....	En voiture.....	250 00	Avril 1er, 1873..	Quatre ans.
do	8 p.m....				
Mardi	4 p.m....	A cheval.....	300 00	Août 1er, 1872..	Huit mois.
Mercredi	4 p.m....				
Mardi	4 p.m....	A cheval ou en voiture.	300 00	Avril 1er, 1873..	Quatre ans.
Lundi	4 p.m....				

ETAT des allocations faites aux entrepreneurs du transport des mailles en Canada, en sus de la somme originale stipulée dans leurs contrats respectifs, pendant l'année expirée le 30 juin 1873, 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 original, 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 original prescrit par le contrat, le prix original, la date de l'ordre pour le service additionnel et les allocations additionnelles.

DIVISION DE LONDON.

Route.		Nom de l'entrepreneur.	Service original requis par le contrat.		Prix original.	Service additionnel requis.	Allocation additionnelle par année.	Date du commencement du service additionnel et de l'allocation.
De	A		Distance	No. de fois par semaine.				
			Milles.		\$ cts.		\$ cts.	
Beansville	Candaveville	J. A. McQueen	16	2	148 00	Un voyage additionnel par semaine.	74 00	
Brookdale	Embro	J. McKay	5	2	65 00	do	32 50	
Canning	Paris, station de R. McDonald	R. McDonald	5	6	140 00	Voyage additionnel de trois milles pour desservir Falkland semi-quotidiennement.	50 00	
Frome	St. Thomas	J. Cole	7½	3	100 00	Voyage additionnel de 14 milles pour desservir le bureau de poste de Frome.	16 66	
Kinglake	Vienna	J. Featherston	6	2	42 00	Voyage additionnel de 1 mille par suite du déplacement du B. F. de Kinglake.	7 00	
Point Albino	Sherkston	B. P. Snider	5	2	48 00	Un voyage additionnel par semaine.	24 00	

DIVISION DE TORONTO.

Balsam	Myrtle	Reuben Huribut	5	6	150 00	Voyage additionnel de 1½ mille pour desservir le bureau de poste de Glenora.	45 00	Mai 1er, 1872.
Egerton	Mount Forest	John Hunter	16	1	84 00	Un voyage additionnel par semaine.	81 00	Jun 1er, 1873.
Falkenburg	Ullswater	James Gaffney	14	2	1 75 par voy.	Extension de la route de Bracebridge, y compris un voyage additionnel de huit milles.	1 00	Août 1er, 1872.
Flesherton	Meaford	John Benson	27	2	270 00	Voyage additionnel de 1 mille par suite du déplacement du B. F. de Kimberley.	10 00	Juillet 1er, 1872.

DIVISION DE KINGSTON.

Corrley	Unionville	Frederick Eckardt	11	3	237 00	Trois voyages additionnels par semaine.	213 00	Août 1er, 1872.
King	Nobleton	John Weller	7	6	220 00	Un mille additionnel à parcourir par suite du déplacement du bur. de poste de King Creek.	31 42	Janvier 1er, 1873.
Port Perry	Scugog	James Sweetman	7½	1	52 00	Un voyage additionnel par semaine.	48 00	Octobre 1er, 1872.
Vasey	Waverley	John Mayes	3½	1	30 00	do	22 00	do
Dunvegan	M'Phee's Corners	D. McMillan	13	3	136 00	Courrier requis d'attendre à McPhee's Corners, l'arrivée du courrier du C. de F. de l'Original passant au nord, ayant antérieurement échangé avec le courrier passant au sud seulement.	20 00	Avril 1er, 1873.
Hamlet	Perth	M. Stanley	9	2	80 00	Un demi-mille additionnel à parcourir, rendu nécessaire par l'ouverture d'un nouveau bureau de poste à Allan Mills.	4 44	Sept. 1er, 1872.
Smith's Falls	South Elmsley	James Corbet	7	3	100 00	Trois voyages additionnels par semaine.	100 00	Mai 1er, 1873.

DIVISION DE L'INSPECTEUR EN CHEF.

Manotic	Long Island	John Tyghe	2	3	125 00	Service arrangé de manibus à donner au courrier deux milles additionnels à parcourir.	6 85	Juillet 1er, 1872.
do	Manotick, Station		3½	6				
Bristol	North Bristol		5	1	25 00				Un voyage additionnel par semaine.	23 00	do

DIVISION DE MONTREAL.

Châliers	St. Dominique	P. Poirier	7½	2	60 00	Un voyage additionnel par semaine.	30 00	Avril 1er, 1873.
Clareboville	Noyan	C. Stewart	3	3	40 00	Un mille et demi additionnels à parcourir, par l'ouverture d'un bureau de poste à Miranda.	20 00	Octobre 1er, 1872.
Coaticook	Drew's Mills	A. K. Fox	5	1	37 00	do	30 00	Avril 1er, 1873.
Compton	St. Edwidge	F. Courtemanche	10	1	36 00	do	34 00	Janvier 1er, 1873.
Georgéville	Smith's Mills	W. Page	10½	6	299 00	Un mille additionnel à parcourir pour desservir le bureau de poste de Apple Grove.	8 00	Avril 1er, 1873.
Kingbury	McKourne	G. Williamson	6	2	50 00	Un voyage additionnel par semaine.	25 00	Janvier 1er, 1873.
Lambton	Robinson	Thomas I conard	35	3	649 00	Trois voyages additionnels par semaine entre Stonorway et Robinson.	450 00	Avril 1er, 1873.
La Presentation	St. Hyacinthe	A. Millet	6	2	52 00	Un voyage additionnel par semaine.	26 00	Novembre 1er, 72.
St. Valentin	St. Hyacinthe	Frs. Hélier	3	3	80 00	Un mille et demi additionnels, par l'ouverture d'un bureau de poste à Belle-Aloë.	40 00	do

DIVISION DE QUÉBEC.

Bersimis	Mille Vaches	W. S. Church	45	15 jours.	140 00	Service hebdomadaire.	140 00	Mars 1er, 1873.
Clapham	Inverness	Andrew Johnston.	13	2	88 00	Cinq milles additionnels à parcourir pour desservir le bureau de poste de Millifid	70 00	Janvier 1er, 1873.
Danville	St. Patrick's Hill	J. C. Stevens	8	3	100 00	Trois voyages additionnels par semaine	100 00	Avril 1er, 1873.
LaBarre	Roberval	Laurent Boudreau	33	2	116 00	Un voyage additionnel par semaine	104 00	Avril 1er, 1873.
LaBeauce	St. Bernard	Michel Routier	10	1	32 00	Deux do	53 00	do
Les Escoumains	Mille Vaches	W. S. Church	18	tous les 15 jours.	75 00	Service hebdomadaire	75 00	Mars 1er, 1873.
Lévis	Québec	Herménégilde Martin	1	12	238 00	Un voyage additionnel par jour	119 00	Mai 1er, 1873.
do	Sub-office on Hill	François Bertrand	3	12	50 00	do	23 00	do
Maple Grove	Samborn	Thomas Hurley	11	2	82 00	Un voyage additionnel par semaine	38 00	Novembre 1er, 1872.
Nicolet	Ste. Monique	Henry Beaudry	8	3	66 00	Trois do	64 00	juin 1er, 1873.
Québec	Trois-Rivières	R. G. Lajoie	84	6	1930 00	Six milles additionnels à parcourir, par suite de la fermeture du pont sur la rivière Jacques Cartier, durant l'hiver (s.e., du 14 décembre au 9 avril) la malle suivant la route ord.	137 84	Octobre 1er, 1872.
26 Rivière Ouelle	Station de C. F.	Nazaire Anctil	5	12	149 76	Cinq milles additionnels à parcourir pour desservir le bureau de poste du cot. de la R. O.	149 76	Juin 1er, 1872
St. Augustin	Ste. Catherine	Paul Ouvrard	12	2	92 00	Un voyage additionnel par semaine	38 00	Juillet 1er, 1872.
St. Brigitte des Saules	St. Zéphirin	Narcisse Rivet	16	1	66 00	Two do	114 00	Juin 1er 1873.
St. Ferdinand d'Halifax	Somerseset	Joseph Prince	17	3	116 00	Trois milles additionnels à parcourir pour desservir le bureau de poste de Maple Grove	20 48	Août 1er, 1872.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Annapolis	Liverpool	James Ritchie	68	3	1397 72	Trois voyages additionnels pour six mois de l'an.	698 28	Juillet 1er, 1872.
Baddeck	Englishtown	D. Morrison	19	2	129 60	Un mille additionnel à parcourir pour desservir le bureau intermédiaire de la riv. Baddeck.	10 00	Septembre 1er, 71.
Concord	Glangarry Station	T. A. Marshall	22	2	125 00	Deux milles et demi additionnels à parcourir pour desservir le bur. intern. de Pleasant Valley.	26 00	Mai 1er, 1873.
Canso	Guyshoro	G. W. Scott	32	3	540 00	Trois voyages additionnels par semaine	520 00	Juin 1er, 1873.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Baie Verte	Murray's Corner	John T. Murray	15	2	70 00	Voyage additionnel de quatre milles pour desservir le bureau intermédiaire de Spence.	41 60	1er mai 1873.
St-Cocaigne	Scovill's Mills	William Johnston	7	2	56 00	Voyage additionnel de 2 1/2 milles pour desservir le bureau intermédiaire de Guegan.	20 00	1er avril 1873.
St-Codys	Springfield	Charles Little	8	1	23 92	Voyage additionnel de dix milles pour desservir le bureau intermédiaire de Cody's.	29 90	15 octobre 1872.
Collina Corner	Elgin	James Gifford	10	1	50 00	Voyage additionnel de deux milles et demi pour desservir le bureau interm. de Pleasant Vale	10 00	1er août 1872.
Gagetown	Emb. du Nerepis	S. Cameron	45	2	488 00	Un voyage additionnel par semaine pour desservir Hamstead-en-haut (4 1/2 milles)	222 50	1er mai 1873.
Grandique	Poirriers	Middle Legere	2	1	12 00	Voyage additionnel de quatre milles pour desservir le bureau intern. de la rivière Bourgeois.	8 00	do
Grand Falls	Undine	James White	9	1	49 00	Voyage additionnel de trois milles pour desservir Salmon Mills	16 00	15 février 1873.
Station de Norton	Springfield	William Kellier	8	3	100 00	Voyage additionnel de un mille et demi pour desservir le bureau intermédiaire de Midland.	18 75	1er août 1873.
Sackville	Upper Sackville	Arthur Dixon	4	3	78 40	Trois voyages additionnels par semaine	78 40	1er juin 1873.

DIVISION DE MANITOBA.

Eagle's Nest	Lower Fort Garry	Jos Monkman	1	94 00	Un voyage additionnel par semaine	94 00	1er septembre 1872.
Fort Garry	Palesme	Charles Tait	1	1000 00	Voyage additionnel d'un mille pour desservir le bureau de poste de St. Charles	10 00	do

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Major-Général des Postes.

ETAT des réductions effectuées dans le prix des contrats par le département des postes en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1873, indiquant dans chaque cas la route à laquelle cette réduction se rapporte, le nom de l'entrepreneur, le service originellement prescrit par le contrat, le prix originnaire, 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 originnaire stipulé par le contrat.		Prix originnaire.	Raison de la réduction.	Réduction faite dans le prix par année.	Date du commencement de la réduction.
		Long. de voy. par la route, semaine.	No. de voy. par semaine.				
De A		Milles.	\$ cts.			\$ cts.	
Canning.....	Station de Paris.	8	6 & 3	190 00	Bureau de poste de Falkland fermé—route abrégée de trois milles.....	50 00	1er février 1873.
Dashwood.....	Exeter.....	8½	3	92 00	Correspondance entre Dashwood et Sarepta discontinuée—route abrégée de trois milles.....	78 00	1er juillet 1872.
Lynedoch.....	Oakland.....	52	6	775 00	Service de Gravelotte discontinuée—route abrégée de deux milles.....	40 00	1er nov. 1872.

266

DIVISION DE L'INSPECTEUR EN CHEF.

Pembroke.....	Pointe de Sable.	James Havay.....	49	6	935 00	Voyage réduit de sept milles, par le prolongement du chemin de fer de Renfrew.....	141 74	9	7	9	141 74	9	7	déc. 1872.
---------------	------------------	------------------	----	---	--------	--	--------	---	---	---	--------	---	---	------------

DIVISION DE QUÉBEC.

Métis.....	Riv. du Loup.....	J. B. Martin.....	98	6	3200 00	Le chemin de fer Intercolonial ayant été ouvert entre la Rivière-du-Loup et Trois Pistoles, cette dernière place fut faite le point de départ des malles pour Métis: route ainsi raccourcie de 25 milles.....	846 54	7	déc. 1872.
------------	-------------------	-------------------	----	---	---------	---	--------	---	------------

3-191

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Pugwash.....	Truro.....	James Blair et fils.	52	3	850 00	Correspond. entre Pugwash et Tatamagouche discontinuée, abrégeant la route de 22 milles.	360 00	11	nov. 1872.
Amherst.....	Parrsboro.....	George Smith.....	36	3	460 00	Correspondance entre Amherst et Athol discontinuée, abrégeant la route de 12 milles.....	162 00	do	do
Pugwash.....	Riv. Philippe...	W. Chapman.....	24	3	67 00	Correspondance entre Oxford et rivière Philippe discontinuée, abrégeant la route de 5 milles.....	13 00	do	do
West Chester...	Riv. Wallace...	Geo. L. Purdy.....	6	2	166 00	Route faite pour se terminer à Greenville, et ainsi abrégeée de neuf milles.....	97 00	1er nov. 1872.	

267

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Baie Verte.....	Shédiac.....	Wm. Carpenter...	30	3	300 00	Route abrégée de trois milles—le bureau de poste de la Baie Verte ayant été attaché à la route de Au-Lac et Port Elgin.....	20 00	1er juillet 1872.
-----------------	--------------	------------------	----	---	--------	---	-------	-------------------

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

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 elle 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 1873.

DIVISION DE LONDON.

Route.		Nom de l'entrepreneur.	Nature de l'infraction.	Date de l'amende.	Montant.	Si elle a été remise et pour quelle raison.
De	A					
Brantford	St. du c. de f. G. O.	Jonathan Hale	Arrivé trop tard avec les malles à la station.	17 avril 1873	1.00	Remise, prem. of fense.
Canfield	Port Robinson	Benj. Sutherland	do	26 juin 1873	1.00	Non remise.
Chatham	Wallaceburg	Thomas Kinney	do	24 juin 1873	2.00	do
Dunnville	Stat. du ch. de f.	John McNeal	Manqué la correspondance avec le train de l'ouest.	18 mars 1873	2.00	do
do	do	do	do	9 avril 1873	2.00	do
do	Port Dover	L. B. Fehmsbee	do	14 mars 1873	2.00	do
do	do	do	à Port Dover	9 avril 1873	2.00	do
Iona	Morpeth	Thomas Linton	Avoir laissé la malle s'avancer au mauvais temps.	14 sept. 1872	5.00	Remise, prem. of fense.
Kingsville	Oxley	Andrew Wigle	Avoir manqué un voyage à Oxley, aller et retour.	26 juin 1873	1.00	Non remise.
Lynedoch	Oakland	Robert Power	Courrier ivre et injurieux aux maîtres de poste sur la route.	11 sept. 1872	5.00	do
Paris	Stat. d'uch. de f.	J. Robinson, jr.	Manqué les trains de la malle	13 et 15 janvier 1873	2.00	do
do	do	do	do	11 juin 1873	1.00	do
Station de Paris.	Simcoe	{ J. L. Chadwick	Avoir quitté la station de Paris sans la malle pour Simcoe.	18 mars 1873	1.00	Remise, prem. of fense.
do	do	{ et P. Hagar	Avoir laissé les malles s'avancer à la pluie	8 avril 1873	1.00	Non remise.
Strathroy	Wisbeach	Thomas Thompson	Avoir omis de desservir Wisbeach et d'autres bureaux.	23 déc. 1872	2.00	Remise, prem. of fense.
do	do	do	Entrepr. ivre étant de service. Malles retirées de sa charge par le maître de poste et un courrier spécial a été employé.	8 avril 1873	2.00	Non remise.

DIVISION DE TORONTO.

Barrie	Station	W. H. Croshy	Pour avoir manqué de rencontrer le train, le 12 juil. 1872.	18 juil. 1872	2.00	Non remise.
Bracebridge	Orillia	J. P. Cockburn	La malle du 21 juin a été retardée à Washago.	7 juil. 1873	5.00	do
Brentie	Milton	J. et J. Marshall	Pour avoir manqué de mettre la m. sur le train, le 2 déc. 72.	4 déc. 1872	2.50	do
Dundas	Sheffield	Edwin Moore	Courrier entré étant de service, le 15 juillet, 1872.	17 juil. 1872	2.50	do
Markham	Station	A. J. Wooten	Pour avoir manqué les trains, les 12 et 13 février, 1873.	20 fév. 1873	2.50	do
do	do	do	do	4 avril, 1873	1.00	do
Toronto	Station de Toronto, Grey et Bruce.	James Jones	Pour avoir manqué le train, le 13 juillet, 1872	15 juil., 1872	2.00	do

DIVISION DE KINGSTON.

Almonte	Sta. de ch. de fer Brockville et Ottawa.	E. Dowdall	Pour avoir manqué de correspondre avec le train.	22 et 24 oct., 1872	4.00	Non remise.
Bellrock	Colebrook	E. Snider	do	23 oct. 1873	1.00	do
Brighton	Campbellford	W. Wade	do	11 déc. 1872	2.00	do
Burnsville	Napanee	W. Grange	Pour s'être enrivré étant de service.	9 nov. 1872	2.00	do
Gemley	Mountain Grove	W. H. Kennedy	Pour avoir manqué de délivrer les malles à Gemley.	30 juin 1873	2.00	do
Kingsford	Marysville	J. Schermerhorn.	do	en diff. occasions, entre le 22 mars et le 5 juin, 1873.	5.00	do
Kingston	Cap Vincent, N. Y.	R. Hinckley	Pour avoir manqué de prendre les malles à Kingston, avant 8 h. p. m., trop tard pour cor. avec le t. à Cap Vincent.	4 fév. 1873	1.00	do
Marlinton	Rivière au Raisin	A. McVean	Pour avoir manqué de correspondre avec le train.	17 jan. 1873	2.00	do
do	do	do	do	13 mars 1873	5.00	do
Peterboro'	Sta. du ch. de fer Midland	F. Eastland	do	15 mars 1873	2.00	do
do	do	do	do	18 mars 1873	5.00	do
do	do	do	do	21 mars. 1873	2.00	do
do	do	do	do	6 jan. 1873	2.00	do
do	do	do	Pour avoir manqué de transporter les malles au B. de P.	22 fév. 1873	2.00	do
do	do	do	Retard dans le transport des malles au bureau de poste.	24 fév. 1873	2.00	do

DIVISION DE MONTRÉAL.

Bethier	Montréal	M. Archambeault.	Pour avoir manqué d'aller à Lavaltrie les 20 et 22 juillet.	22 juillet 1872	3.00	Non remise.
Carillon	Station de Vaudreuil	C. Proux	Pour avoir manqué de traverser avec la malle de la Pointe Fortune à Carillon, le soir du 18 avril, 1873.	22 avril, 1873	1.00	do

ETAT No. 7.—ETAT des amendes et des réductions imposées aux entrepreneurs, etc.—*Suite.*

DIVISION DE QUÉBEC.

ROUTE.		Nom de l'entrepreneur.	Nature de l'infraction.	Date de l'amende.	Montant	Si elle a été remise et pour quelle raison.
De	A					
Levis	Trois-Rivières	R. G. Lajoie	Avoir laissé les malles se mouiller	31 août 1872	2 00	Non remise.
do	do	do	do	7 sept. 1872	2 00	do
do	do	do	do	9 sept. 1872	2 00	do
do	do	do	Retard de la malle de Trois-Rivières à Lévis	8, 9, 11 janv., 1873	5 00	do
do	do	do	do	23 et 25 avril, 1873	4 00	do
do	do	do	do	18 juin 1873	4 00	do
Métis	Rivière-du-Loup	J. Bte. Martin	Négligence d'aller au bureau de poste de Cacouna	4 juillet, 1872	4 00	do
do	do	do	Avoir laissé les malles se mouiller	3 et 4 août, 1872	3 00	do
do	Route de poste de Trois Pistoles	do	Retard aux malles des Trois Pistoles à Métis	10 et 11 janvier, 1873	5 00	do
Québec	Trois-Rivières	R. G. Lajoie	Avoir laissé les malles se mouiller	26 et 27 juillet, 1872	3 00	do
do	do	do	do	30 et 31 août, 1872	2 00	do

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

New Glasgow	Sydney	Thomas S. Lindsay	Ne pas remplir les conditions du contrat	14 mai, 1873	20 00	Non remise.
Malifax	Shelburne	Andrew King	do	20 juillet, 1872	12 00	do
do	do	do	do	2 août, 1872	20 00	do

ETAT No. 8.

Liste des bureaux de poste établis en Canada durant l'année expirée le 30 juin 1873

ONTARIO ET QUEBEC.

Nom du bureau de poste.	Township ou paroisse	Distriect électoral.	Maitre de poste.	Date de l'établissement.
Allan's Mills	Burgess, nord	Lanark, D. S.	Q William Allan	1er septembre, 1872.
Angeline	Ange-Gardien	Rouville	Q Onésime Boisvert	1er février 1873.
Apple Grove	Stanstead	Stanstead	Q John G. Christie	1er avril 1873.
Ballantyne, stat. de	Pittsburg	Frontenac	Q John Hysop	1er décembre 1872.
Bardsville	Monck	Muskoka	Q Charles Bard	1er août 1872.
Batchewana	Fisher	Algoma	Q W. J. Scott, Jun.	do
Bayview	St. Vincent	Grey, D. E.	Q Whitney Wait	1er février 1873.
Belle Alodie	St. Valentin	St. Jean	Q Ambroise Messier	1er novembre 1872.
Braeside	McNab	Renfrew, D. S.	Q S. W. G. Heptinstall	1er octobre 1872.
Cambrria	St. Columbin	Argenteuil	Q William Stuart	1er juillet 1872
Camerontown	Charlottenburg	Glengarry	Q Andrew Cameron	1er mars 1873.
Chapman	Hungerford	Hastings, D. E.	Q Alex. Chapman	1er novembre 1873.
Chaudière Mills	St. Jean Chrysostôme	Lévis	Q Antoine Lemieux	1er juillet 1872.
Cheddar	Cardiff	Peterborough, D. E.	Q Edward Bates	1er janvier 1873.
Clandeboye	Huntley	Carleton	Q Robert McKinlay	do
Clarina	Granby	Shefford	Q Nazaire Giroux	1er avril 1873.
Connaught	Winchester	Dundas	Q Patrick Gordon	1er février 1872.
Côteau, rivière				
Ouelle	Rivière Ouelle	Kamouraska	Q E. M. A. Boucher	1er juin 1873.
Danby	Durham	Drummond	Q John R. Reece	1er novembre 1872.
Dillonton	Bolton	Brome	Q George Cairns	1er décembre 1872.
Drysdale	Stanley	Huron, D. S.	Q Robert Drysdale	1er avril 1873.
Dwyer's Hill	Goulburn	Carleton	Q A. T. Rothwell	1er octobre 1872.
East Hawkesbury (re-ouvert)	Hawkesbury, Est.	Prescott	Q Michael Maneely	1er février 1873.
Edgely	Vaughan	York, D. O.	Q John Barnes	1er décembre 1872.
Edina	Chatham	Argenteuil	Q William Tomalty	1er juillet 1872.
Elm Bank	Toronto	Peel	Q John Trueman	1er avril 1873.
Emerson	Sutton	Brome	Q N. P. Emerson	1er janvier 1873.
Ernestown, Stat. de	Ernestown	Lennox	Q Samuel Smith	1er février 1873.
Esquimaux, p. a. a.		Saguenay	Q D. B. McGie	1er août 1872.
Essex Centre	Colchester	Essex	Q Thomas Rush	1er mai 1873
Falding	Foley	Muskoka	Q Matthew Rankin	1er février 1873.
Gibraltar	Collingwood	Grey, D. E.	Q John Glen	1er octobre 1872.
Glastonbury	Chatham	Argenteuil	Q William Tomalty	1er juillet 1872.
Glen Major	Uxbridge	Ontario, D. N.	Q Edward Major	1er mai 1873.
Grande Vallée		Gaspé	Q Louis Fournier	1er août 1872.
Greenfield	Kenyon	Glengarry	Q Alexander M'Dougall	1er juin 1873.
Hinch	Camden, Est.	Addington	Q William Hinch	1er mai 1873.
Hopfield	Radhffe	Renfrew, D. S.	Q Joseph Daly	1er juillet 1872.
Kepler	Kingston	Frontenac	Q Isaac J. Coglan	1er avril 1873.
Kirkdale	Durham	Drummond	Q William Burrett	do
Knowlton, déb. de	Pottou	Brome	Q J. F. Tuck	1er juillet 1872.
Lavie	Dunwich	Elgin, D. O.	Q Allen McPherson	1er février 1873.
Lotus	Manvers	Durham, D. E.	Q David Bingham	do
Layton	Brook	Ontario, D. N.	Q John Sornberger	1er mai 1873.
Magpie		Saguenay	Q Peter Skelton	1er août 1872.
Marsville	Garafraux	Wellington, D. C.	Q William McCormack	1er mai 1873.
Mascouche	Mascouche	L'Assomption	Q J. O. Lamarche	1er août 1872.
Maynard (re-ouvert)	Augusta	Grenville, D. S.	Q Charles Birks	1er mai 1873.
Michel, Baie	Tekermagh	Algoma	Q Robert A. Lyon	1er novembre 1872.
Midland	Tay	Simcoe, D. N.	Q T. B. Gladstone	do 1872.
Millfield	Inverness	McGantic	Q Thomas McKenzie	1er janvier 1873.
Miranda		Saguenay	Q Benjamin Scott	1er août 1872.
Miranda	St. Thomas	Misisisquoi	Q S. B. Derick	1er octobre 1872.

ÉTAT No. 8.—Liste des bureaux de poste établis en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Township ou paroisse.	District électoral.	Maître de poste.	Date de l'établissement.
Mitchell, Baie de ..	Dover, Est.....	Kent	O Seth Turner	1er décembre 1872..
Montmorency, ch'tes	Beauport	Québec	Q Joseph Cazeau	1er avril 1873.
Montmorin	Morin	Terrebonne	Q Joseph Belisle	do
Moorefield	Maryborough	Wellington, D. N.	O Henry Maudsley	1er novembre 1872.
Mount Loyal	Rawdon	Montcalm	Q Thomas Swift	1er décembre 1872.
Natashquan .....	.....	Saguenay	Q C. A. Deschamps	1er août 1872.
Newcombe	Hagerman	Muskoka	O Arthur Millin	1er février 1873.
Nissouri (ré-ouvert)	Zorra, Ouest.....	Oxford, D. N.	O Archibald McBrayne	1er mars 1873.
Nouvelle	Nouvelle	Bonaventure	Q Archibald Kerr	1er juillet 1872.
Ohsweken	Tuscarora	Brant, D. S.	O James Styres	1er juin 1873.
Osaka	Hope	Durham, D. E.	O David Gordon	1er avril 1873.
Palmer, rapides de	Raglan	Renfrew, D. S.	O H. F. McLachlin	1er août 1872.
Perm	Mulmur	Simcoe, D. S.	O Paul Gallagher	do
Red Rocks .....	.....	Algoma	O Robert Crawford	1er octobre 1872.
Reedsdale	Inverness	Mégantic	Q Dr. James Reed	1er septembre 1872.
Rimington	Madoc	Hastings, D. N.	O John Rimington	1er juillet 1872.
Rivière aux Vaches	Deguire	Yamaska	Q Edouard Côté	1er janvier 1873.
Rochesterville	Nepean	Carleton	O Leander Booth	do
St. Cyriac	Kenogomi	Chicoutimi	Q Jean Deschênes	1er juillet 1872.
St. Elie	Caxton	St. Maurice	Q Otis Chamberlin	do
St. James, Parc, (auxiliaire)	Westminster	Middlesex, D. E.	O John Taylor	1er août 1872.
St. Moïse	Cabot	Rimouski	Q George Blais	1er juin 1873.
Ste. Perpétue	Ste. Perpétue	Nicolet	Q Onésime Rousseau	1er juillet 1872.
St. Prime	Ashuapmouchouan.	Chicoutimi	Q Rev. M. Auclair	1er octobre 1872.
Seaton	York	York, D. O.	O Allan Orr	1er juillet 1872.
Seely	Brunel	Muskoka	O Obadiah Seely	1er septembre 1872.
Sheldrake .....	.....	Saguenay	Q John Collas	1er août 1872.
Sherwood Spring	Yonge	Leeds, D. S.	O James Simpson	1er mai 1873.
Sidney Crossing	Sidney	Hastings, D. O.	O N. R. Vandervoort	1er janvier 1873.
Spence	Spence	Muskoka	O F. W. Ashdown	1er septembre 1872.
Speyside	Esquesing	Halton	O Robert McPherson	1er avril 1873.
Springbrook	Rawdon	Hastings, D. N.	O Joshua Green	1er mai 1873.
Stusted	Walsingham	Norfolk, D. S.	O Moses M. Harris	1er mars 1873.
Stroud	Innisfil	Simcoe, D. S.	O Thomas Webb	1er mai 1873.
Sydenham Mills	Sydenham	Grey, D. N.	O Peter Quance	do
Uphill	Dalton	Victoria, D. N.	O Joseph Calhoun	1er septembre 1872.
Upper Bedford	Stanbridge	Missisquoi	Q N. C. Martin	1er août 1872.
West Clayton	Aberorough	Elgin, D. O.	O Duncan McKellop	1er janvier 1873.
Willowgrove	Oneida	Haldimand	O Hugh Stewart	1er août 1872.
Victoria, station du chemin	Carden	Victoria, D. N.	O Michael Heaphy	1er mai 1873.
Villette	Hereford	Compton	Q Farrel McConney	1er mars 1873.

NOUVELLE-ECOSSE.

Amherst Hill, B. I.	.....	Cumberland	Daniel Pugsley	1er mai 1873.
Antigonishe, Havre d', B. I.	.....	Antigonishe	John Chisholm	1er juin 1873.
Barronsfield, B. I.	.....	Cumberland	William Baker	1er février 1873.
Belle Isle, B. I.	Granville	Annapolis	Valentine Troop	1er mai 1873.
Berwick, station, B. I.	.....	Kings	S. J. Nichols	do
Blanchard, chemin, B. I.	.....	Pictou	Donald Ross	1er janvier 1873.
Boisdale Chapel, B. I.	.....	Cap Breton	Michael McIntyre	1er octobre 1872.

ETAT No. 8.—Liste des bureaux de poste établis en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau de poste.	Township ou paroisse.	District électoral.	Maître de poste.	Date de l'établissement.
Brown's Brook, B. I.		Cumberland	Hiram Brown	1er novembre 1872.
Bucklaw, B. I.		Victoria	Malcolm McLeod	1er janvier 1873.
Cambridge, station, B. I.		Kings	John C. Neiley	1er août 1872.
Cariboo, Anse, B. I.		Cap Breton	Malcolm Ferguson	1er juin 1873.
Condon, établissement, B. I.		Kings	W. McConnell	1er août 1872.
Dalhousie Est, B. I.		do	Mrs. Melissa Sterratt	1er juillet 1872.
Duncan, B. I.		Lunenburg	Daniel Duncan	1er mai 1873.
Eel Lake, B. I.		Yarmouth	Leon Porter	1er juin 1873.
Factory Dale, B. I.		Kings	Robert E. Ray	1er septembre 1872.
Gardiner Mines, B. I.		Cap Breton	William Routledge	1er mai 1873.
Harmony, B. I.		Kings	Austin Spinney	1er août 1872.
Havelock, B. I.		Digby	John G. Nowlan	1er novembre 1872.
Hebb's Cross, B. I.		Lunenburg	Johnson Manning	1er mai 1873.
Hunter's Mountain, B. I.		Victoria	John McDonald	1er avril 1873.
Jackson, B. I.		Cumberland	William Jackson	do 1873.
Jackson Road, B. I.		Kings	Alexander Nichol	1er août 1872.
Kewstoke, B. I.		Inverness	Alexander McQuain	1er juillet 1872.
Kingsbury, B. I.		Lunenburg	Edward Mossman	1er janvier 1873.
Lac George, B. I.		Kings	A. P. Hudgens	1er août 1872.
Lake Road, B. I.		Cumberland	Gains Lewis	1er novembre 1872.
Laugill's, B. I.		Lunenburg	J. S. Laugill	1er juillet 1872.
Lawrence, Usine, B. I.		Cumberland	Charles Lawrence	1er avril 1873.
Littlewood, B. I.		Shelburne	James Littlewood	1er juin 1873.
Lorway Mines, B. I.		Cap Breton	James Corbett	do
Maccan, B. I.		Cumberland	Robert Roach	1er novembre 1872.
McLellan's Mountain, B. I.		Pictou	Donald Fraser	1er février 1873.
Middleboro, B. I.		Cumberland	Cyprien Ballard	1er mai 1873.
Mossman's Grant, B. I.		Lunenburg	James Mossman	1er juin 1873.
Oak Park, B. I.		Shelburne	Nehemiah N. Adams	do
Preston, Ch., B. I.		Halifax	J. S. Griffin	1er juillet 1872.
Reserve Mines, B. I.		Cap Breton	John McDonald	1er mars 1873.
Romans Valley, B. I.		Guysboro	Patrick Rogers	1er juillet 1872.
Smithfield, B. I.		do	J. W. Archibald	1er juin 1873.
Southampton, B. I.		Cumberland	Michael L. Tucker	1er mars 1873.
Spring Hill Mines, B. I.		do	H. S. Ross	1er février 1873.
Sugar Loaf, B. I.		Victoria	George Wilkie	1er mars 1873.
Thompson's Mills, B. I.		Cumberland	Joseph Jones	1er février 1873.
Tusket Forks, B. I.		Yarmouth	Simeon Gardner	1er juin 1873.
Upper Pereaux, B. I.		Kings	J. S. Newcomb	1er avril 1873.
Wellington, B. I.		Yarmouth	Jacob Landers	1er juin 1873.
West Merigonishe, B. I.		Pictou	James McDonald	1er janvier 1873.
West Newdy Quoddy, B. I.		Halifax	Michael O'Leary	1er juin 1873.

ETAT No. 8.—Liste des bureaux de poste établis en Canada durant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du bureau de poste.	Townsh. ou paroisse.	District électoral.	Maitre de poste.	Date de l'établissement.
Aldouane, B. I.		Kent	F. Daigle	16 juin 1873,
Anderson, B. I.		Westmoreland	A. Simpson	1er do
Avondale, B. I.		Carleton	J. E. McCready	15 août 1872.
Baie du Vin Mills, B. I.		Northumberland	J. Graham	15 mai 1873.
Bourgeois, B. I.		Kent	J. Bourgeois	1er do
Breadalbane, B. I.		Ristigouche	J. McMillan	1er février 1873.
Cains River, B. I.		Northumberland	Mrs. C. A. Murdoch	15 mai 1873.
Carsonville, B. I.		Kings	J. McLeod	1er juin 1873.
Centre Village, B. I.		Westmoreland	Timothy Copp	do
Chapman, B. I.		Westmoreland	B. Chapman	1er mai 1873.
Church Point, B. I.		Northumberland	W. M. Salter	1er mars 1873.
Clinch's Mills, B. I.		Charlotte	C. F. Clinch	15 août 1872.
Cody's, B. I.		Queens	C. F. Cody	15 octobre 1872.
Forest City, B. I.		York	W. R. Cully	1er août 1872.
French Lake, B. I.		Sunbury	A. H. Smith	1er septembre 1872.
Gailey, B. I.		Kent	S. Daigle	1er janvier 1873.
Guegan, B. I.		Kent	M. Guegan	1er avril 1873.
Juvenile, établisse. B. I.		Sunbury	A. Graham	1er octobre 1872.
Kincardine, B. I.		Victoria	— Taylor	1er juin 1873.
Little Ridge, B. I.		Albert	Benjamin Bray	1er août 1872.
Midland, B. I.		Kings	W. M. Case	do
Mill Cove, B. I.		Queens	Nancy Sparks	do
Mount Pleasant, B. I.		Kings	M. Jones	1er juin 1873.
Nerepis, station, B. I.		do	D. McKenzie	1er janvier 1873.
Oakham, B. I.		Queens	J. W. Starkey	15 octobre 1872.
Painsec, établis. B. I.		Westmoreland	E. Babin	1er mai 1873.
Pemberton Ridge, B. I.		York	C. B. McKensy	1er août 1872.
Pleasant Vale, B. I.		Albert	R. A. Colpitts	do
Point Sapin, B. I.		Kent	A. Mezerall	15 avril 1873.
Prosser Brook, B. I.		Albert	D. Beaman	1er août 1872.
Read, B. I.		Westmoreland	E. Read	1er avril 1873.
Richiboucto, village, B. I.		Kent	U. Breau	1er septembre 1872.
St. Antoine, B. I.		do	C. Dionne	1er mai 1873.
Ste Marie, B. I.		do	O. LeBlanc	1er août 1872.
St. Paul, B. I.		do	P. Bellevous	1er juin 1873.
South Rockland, B. I.		Westmoreland	R. A. Chapman	do
Spence, B. I.		do	George Spence	1er mai 1873.
Urquhart's, B. I.		Kings	A. Urquhart	1er août 1872.
Upper Hampstead, B. I.		Queens	R. G. Cameron	do
Whitney, B. I.		Northumberland	J. Russell	do
Waterside, B. I.		Albert	G. Coonan	do
Wellington, B. I.		do	W. Beatty	1er février 1873.
Whittier's Ridge, B. I.		Charlotte	M. Whittier	1er avril 1873.

ETAT No. 8.—Liste des bureaux de poste établis en Canada durant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Fin.*

MANITOBA.

Nom du bureau de poste.	Townsh. ou paroisse.	District électoral.	Maitre de poste.	Date de l'établissement.
Miss. des Sauvages. Pointe du Chêne.....	Marquette..... do	Rév. J. Mulvihill... William Clarke.....	1er octobre 1872. do

COLOMBIE BRITANNIQUE.

Somenos	Westminster	Archibald H. Kerr...	1er avril 1873.
---------------	-------	-------------------	----------------------	-----------------

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

ETAT No. 8,—A.

LISTE des bureaux de poste fermés en Canada dur. l'année exp. le 30 juin 1873.

ONTARIO ET QUÉBEC.

Nom du bureau.	Distriet électoral.	Maître de poste.	Date de la discontinuation.	Raison de la discontinuation.
Bangor	Ontario, A. S. . . .	O John Percy	1er avril, 1873	Le maître de p. ayant donné sa résign. on n'a pu trouver une pers. comp. pour le remplac.
Bingham Road ...	Haldimand	O W. S. Kelly	1er février, 1873..	Fermé tempor. pour trouver un maître de poste
Burleigh	Peterboro, D. E. O	James Golborne.	1er décembre, 1872	Le maître de p. ayant donné sa résign. on n'a pu trouver une pers. comp. pour le remplac.
Coleridge	Wellington, D. N. O	J. W. Trueman.	1er avril, 1873....	do do
Croton	Bothwell	O J. H. Johnston.	do	Bureau devenu inutile.
Est Hawkesbury.	Prescott	O Mrs. G. Grout..	1er décembre, 1872	Le maître de p. ayant donné sa résign. on n'a pu trouver une pers. comp. pour le remplac.
Glenlyon	Bruce	O William Hay...	1er avril, 1873....	Fermé tempor. n'ayant pas de maître de poste.
L'Anse St. Jean..	Québec	Q Janvier des Gagnes	1er janvier, 1873..	La dépense pour desservir ce bureau semble être trop forte pour les services qu'il rend.
La Tortue	Laprairie	Q J. B. Remillard.	1er septembre, 1872	Le maître de p. ayant donné sa résign. on n'a pu trouver une pers. comp. pour le remplac.
Lisgar	Peel.....	O Saml. Alexander	1er avril, 1873....	do do
Madrid	Renfrew, D. S. . .	O Wm. Gallagher.	1er janvier, 1873.	do do
Maynard	Grenville, D. S. .	O Rev. W. Browne	1er décembre, 1872	do do
Mortlake	York, D. E.	O A. Thompson...	1er septembre, 1872	do do
Mount Irwin	Peterboro, D. O. .	O C. Irwin	1er décembre; 1872.	Devenu inutile.
Nissouri	Oxford, D. N.	O Joseph Hewes ..	1er janvier, 1873.	Fermé tempor. n'ayant pas de maître de poste.
Otter Creek	Bruce, D. S.	O Edmund Savage.	1er octobre, 1872..	Le maître de p. ayant donné sa résign. on n'a pu trouver une pers. comp. pour le remplac.
Pointe du Chêne..	Argenteuil	Q Archd. Cameron	1er février, 1873..	do do
Poland	Lanark, D. N.	O Moses Poal ...	1er janvier, 1873	do do
Scotch Block	Halton	O M. s. T. McCall.	1er avril, 1873	A l'ouv. du nouv. bur de p. à Speyside il est devenu inutile.
Stisted	Norfolk, D. S. . .	O James Fry.....	1er janvier, 1873.	Fermé tempor. n'ayant pas de maître de p. ste.
Taylorholme.....	Russell	O Charles Taylor..	1er décembre, 1872	do do
Verschoyle	Oxford, D. S.	O John Dynes	1er janvier, 1873 .	Le maître de p. ay. donné sa résign. on n'a pas pu tr. une pers. comp. p. le remplacer.
Walpole, île	Kent	O James Johnson .	do ..	do do

NOUVELLE-ECOSSE.

Longue Pointe, B. I.	Kings	H. J. Ogilvie...	31 déc., 1872....	Devenu inutile.
Lower Maccan, B. I.	Cumberland	David Hoeg	1er février, 1873..	Remp. par le nouveau bureau intermédiaire à Maccan.
Maccan Intervale, B. I.	do	W. F. Harrison.	1er mars, 1873....	Remp. par le nouveau bureau interméd. à Southampton.

ETAT No. 8, A.—Liste des bureaux de poste fermés en Canada durant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Fin.*

Nom du bureau.	District électoral.	Maitre de poste.	Date de la discontinuation.	Raison de la discontinuation.
Wayside, B. I. ...	Cumberland	John Power	1er juillet, 1872 ..	Ce bureau a cessé d'être nécessaire quand les trav. du ch. de fer ont été terminés. Quand les mines ont été abandonnées, ce bureau est devenu inutile.
Gold Mines, Mount Uniacke, B. I. ...	Hants	Hugh Hackett..	do	

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Aboushagan, chem.	Westmoreland	R. Towse.....	1er juin, 1873	L'ent. de ce bur. n'a pas été trouvé nécessaire.
Canning	Queens	C. Estabrooke ..	4 nov., 1872.....	do do
Chamcook, B. I. ...	Charlotte.....	J. Cunningham.	1er juillet, 1872...	Le maître de p. ayant donné sa résign. on n'a pu trouver une pers. comp. pour le remplac.
Digdeguash.....	do	C. Raynor....	10 fév., 1873	Le maître de poste n'étant pas capable de remplir la charge de ce bureau, et personne n'ayant été trouvé pour le remplacer, il a été fermé.
Mascarene.....	do	H. Dick.....	do	do do
Napan	Northumberland ..	A. Campbell....	31 déc., 1872.....	L'ent. de ce bur. n'a pas été trouvé nécessaire.
New Zealand	York.....	D. E. Bewer....	15 janvier, 1873...	Le maître de p. ayant donné sa résign. on n'a pu trouver une personne compétente pour le remplacer.
Tabucintac, riv. ...	Gloucester.....	Thos. A. Harris.	18 octobre, 1872...	Le maître de poste n'étant pas capable de remplir la charge de ce bureau et n'ayant pu trouver une personne pour le remplacer, il a été fermé.

JOHN McMILLAN,

Inspecteur des bureaux de poste.

ETAT No. 8.—B.

LISTE des nouvelles routes postales établies en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

DIVISION DE LONDON

ROUTE.		Nombre de voy. par semaine.	Parcours en milles.	Date de l'établissement.
De.	A			
Berne	Drysdale	3	2½	1er avril, 1873.
Bothwell	Sutherland's Corners	3	4	1er janvier, 1873.
Bowood	Fernhill	2	4	1er février, 1873.
Clachan	Duart	6	8	1er janvier, 1873.
Clifton	Station de F. et R.	12	½	1er février 1873.
Comber	Stoney Point	3	6	1er avril, 1873.
Constance	Harlock	2	4	1er août, 1872.
Cromarty	Farquhar	6	3	1er janvier, 1873.
Dashwood	Offa	3	5	1er juillet, 1872.
Dutton	Eagle	6	4	1er janvier, 1873.
Falkland	Paris	3	3	do
Fort Erie	Niagara	6	30¾	do
Gravelotte	Lynedoch	2	8	1er novembre, 1872.
			} Aller et retour.	
Hamilton	Boîte à lettres des rues	18	6	do
Largie	Wallacetown	1	7	1er février, 1873.
Lieury	Moray	3	4	1er juillet, 1872.
do	West McGillivray	3	2	do
London	Lester's	18	1	1er août, 1872.
do	Petersville	6	1	do
do	St. James's Park	6	1	1er juillet 1872.
Lumley	Stewart's Corners	3	2½	1er janvier, 1873.
Baie de Mitchell	Oungah	2	8	1er décembre, 1872.
Niagara	Station du chemin de fer	12	½	1er janvier, 1873.
Ohsweken	Onondaga	3	5	1er juin, 1873.
Park Hill	Springbank	2	9	1er janvier, 1873.
Plattsville	Washington	6	2½	1er avril, 1873.

DIVISION DE TORONTO.

Argyle	Station	6	1	1er janvier, 1873.
Balsam	Glen Major	6	1½	1er mai, 1873.
Bolsover	Station	6	4	1er janvier, 1873.
Bracebridge	Ziska	2	5	1er octobre, 1872.
Carden	Station	3	2	1er janvier, 1873.
do	Uphill	1	9	1er septembre, 1872.
Carlsruhe	Neustadt	6	4	1er octobre, 1872.
Cherrywood	Whitevale	3	3¾	1er janvier 1873.
Cobocok	Station	12	¼	do
Collingwood	Gibraltar	1	10	1er octobre, 1872.
Craigvale	Stroud	12	1	1er mai, 1873.
Dunbarton	Rouge Hill	6	2	29 août, 1872.
Dunkeld	Station	6	2	1er septembre, 1872.
Edgely	do	2	2	1er décembre, 1872.
Elizabethville	Osaca	3	3	1er avril, 1873.
Elmbank	Richview	6	1½	do
Glenarm	Hartley	2	3½	1er janvier, 1873.
Hockley	Mono Mills	2	5	1er décembre, 1872.
Kilmanagh	Station du chemin Mono	3	3	1er janvier, 1873.
Kirkfield	Station	12	½	do
L'Amaroux	Station d'Agincourt	3	4	1er septembre, 1872.
Luther	Station	6	2	1er janvier, 1873.
Man & fild.	Perm	3	2	do

ETAT No. 8.—B.—Liste des nouvelles routes postales établies en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

DIVISION DE TORONTO.—*Suite.*

ROUTE.		Nombre de voy. par semaine.	Parcours en milles.	Date de l'établissement.
De	A			
Mary Lake...	Seely...	1	7	1er septembre, 1872.
Meaford.....	Station.....	12	1	25 novembre 1872.
Baie de Michel.....	Manitowaning.....	Eté hebdom. Hiver t. 1.3 ms.	21	1er novembre 1872.
Midland.....	Penetanguishene, chemin.....	6	2	do
Mildmay.....	Station.....	12	$\frac{1}{2}$	12 août 1872.
McKellar.....	Newcombe.....	1	12	1er février 1873.
Normanton.....	Station.....	12	$\frac{1}{2}$	3 décembre 1872.
Paisley.....	do.....	12	$\frac{3}{4}$	1er septembre 1872.
Red Rocks.....	Baie du Tonnerre.....	Hiver mensuel.	75	1er décembre 1872.
Saugeen.....	Station.....	12	$\frac{1}{3}$	3 décembre 1872.
Seaton.....	Yorkville.....	3	$1\frac{1}{2}$	1er juillet, 1872.
Sydenham Mills.....	Woodford.....	1	6	1er mai 1873.
Walkerton.....	Station.....	12	$1\frac{1}{2}$	12 août 1872.
Waldemar.....	do.....	6	$\frac{2}{3}$	1er janvier 1873.

DIVISION DE KINGSTON.

Ballantyne, station de.....	Chemin de fer le Grand Tronc.	2	$\frac{1}{2}$	1er décembre 1872.
Bath.....	do do.....	12	$3\frac{3}{4}$	1er février 1873.
Belleville.....	Sidney Crossing.....	2	$6\frac{3}{4}$	1er janvier 1873.
Brockville.....	Sherwood Spring.....	1	8	1er mai 1873.
Camerontown.....	Chemin de fer le Grand Tronc.	12	$1\frac{1}{2}$	1er mars 1873.
do.....	Summerstown.....	6	$3\frac{1}{2}$	1er juin 1873.
Cheddar.....	Paudash.....	1	6	1er janvier 1873.
Connaught.....	Winchester.....	2	5	1er février 1873.
Demorestville.....	Picton.....	6	9	1er avril 1873.
Elphin.....	McDonald's Corners.....	1	6	do
Glastonbury.....	Kaladar.....	1	$4\frac{1}{2}$	1er juillet 1872.
Greenfield.....	Loch Garry.....	3	4	1er juin 1873.
Hinch.....	Newburgh.....	2	6	1er mai 1873.
Lapum.....	Wilmur.....	2	2	1er juillet 1872.
Melrose.....	Shannonville.....	1	$5\frac{1}{2}$	1er août 1872.

DIVISION D'OTTAWA.

Almonte.....	Ciandeboya.....	2	6	1er janvier 1873.
do.....	West Huntley.....	3	8	1er novembre 1872.
Angers.....	Buckingham, quai.....	3	6	1er juillet 1872.
Braeside.....	Station de chemin de fer.....	12	$1\frac{1}{5}$	1er octobre 1872.
Brudenell.....	Castile.....	1	9	1er janvier 1873.
Carp.....	Elm.....	3	3	1er octobre, 1872.
Castleford.....	Station de chemin de fer.....	6	2	9 décembre 1872.
Masham.....	Wakefield.....	2	8	1er janvier 1873.
Ottawa.....	Rocheville.....	6	$1\frac{1}{2}$	do
Pakenham.....	Panmure.....	6	20	1er octobre 1872.
			} Aller et retour.	
Palmer, Rapides.....	Rockingham.....	1		8	1er septembre, 1872.
Renfrew.....	Station de chemin de fer.....	12	$\frac{1}{2}$	9 décembre 1872.
South March.....	Stittsville.....	6	15	1er octobre 1872.
Renfrew.....	Ross.....	6	12	9 décembre 1872.

ETAT No. 8, B.—Liste des nouvelles routes postales établies en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

DIVISION DE MONTRÉAL.

ROUTE.		Nombre de voy. par semaine.	Parco'rs en milles.	Date de l'établissement.
De	A			
Angeline	Clarina	2	4	1er avril, 1873.
do	Station de chemin de fer	12	$\frac{1}{5}$	1er février 1873.
Britonville	St. Sauveur	3	7	1er janvier 1873.
Dalesville	Edina	1	6	1er juillet 1872.
Dillonton	Perdués	3	2	1er décembre 1872.
Dunham	Stanbridge, Est	6	6	1er mai 1873.
Hunterstown	Ste. Elie	3	4	1er juillet 1872.
Mille Isles	St. Jérôme	2	12	do
Rivière aux Vaches	St. Guillaume d'Upton	3	$11\frac{1}{2}$	1er février 1873.
St. Lin	Terrebonne	6	17	1er juillet 1872.
Sherbrooke	Mass. Valley, station de ch. de f.	12	$\frac{3}{4}$	1er janvier 1873.
Sherrington	Station de chemin de fer	6	$2\frac{1}{2}$	do

DIVISION DE QUÉBEC.

Cacouna	Station de chemin de fer	12	3	1er juillet 1872.
Chaudière Mills	do	6	$3\frac{3}{4}$	do
Côteau, rivière Ouelle	Rivière Ouelle	12	5	1er juin 1873.
Inverness	Reedsdale	3	4	1er septembre, 1872.
Ile Verts	Station de chemin de fer	12	1	7 décembre, 1872.
Roberval	St. Prime	1	10	19 octobre 1872.
St. Arsène	Viger	3	6	1er juillet 1872.
St. Monique	St. Perpétue	1	8	do
St. Patrick's Hill	Warwick	6	$5\frac{1}{2}$	8 février 1873,

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Aldouane	McLeod's Mills	1	4	16 juin 1873.
Bairdville	Kincardine	3	3	1er do
Baie-du-Vin Mills	Baie du Vin, en haut	1	5	21 do
Blackville	Riv. Cains	1	6	15 mai 1873.
Blissville	Juvenile Settlement	1	6	1er octobre 1872.
Burnt Church	Church Point	2	3	18 juillet 1872.
Carsonville	Sussex Vale	1	14	1er mai 1873.
Chapman	Great Shemogue	1	5	do
Coat's Mills	St. Paul's	1	8	do
Codys	Etablissement de East Scotch	1	10	15 octobre 1872.
Duprey	Gailey	1	8	1er janvier 1873.
French Lake	Eusagornis	1	3	1er septembre 1872.
Great Shemogue	Centre Village	1	9	1er juin 1873.
Gueguan	St. Anthony	1	$5\frac{1}{2}$	1er mai 1873.
Kingston, Kent	Village de Richiboucto	1	7	1er septembre 1872.
Kouchibouguac	Point Sapin	1	20	15 avril 1873.
Little River	Prosser Brook	1	4	1er août 1872.
Meadow Brook	Etablissement Painsec	1	2	1er mai 1873.
Moncton	Riverside	2	34	1er décembre 1872.
Narrows	Springfield	1	12	1er janvier, 1873.
do	White Cove	1	11	do
Pointe McDonald	Wickham	1	$5\frac{1}{4}$	do

ETAT No. 8, B.—Liste des nouvelles routes postales établies en Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ROUTE.		Nombre de voy. par semaine.	Parco'rs en milles.	Date de l'établissement.
De	A			
Riversdale, B. I.	Station de Riversdale... ..	12	$\frac{1}{2}$	1er juillet 1872.
Aylesford	Harmony.. ..	1	18	1er août 1872.
Station de Cambridge.....	Etablissement Condon.....	1	9	do
Ruisseau de Brown.....	Parrsboro	1	12	1er octobre 1872.
Pugwash	Thompson's Mills.....	6	17	1er novembre 1872.
Acadia Mines.....	Station de la rivière Débert	6	13	do
Moulins de Thompson	Wallace	6.	20	do
Rivière Débert, B.P.....	Station de la rivière Débert.....	12	1	do
Folly Lake	Station de chemin de fer.....	3	$\frac{1}{4}$	do
Mines de l'Acadie, B. P. . . .	Station des Mines d'Acadie.....	12	2	do
Rivière Philippe.....	Station de la rivière Philippe,..	12	2	do
Athol, B.P.....	Station d'Athol.....	12	$\frac{1}{3}$	do
Reserve Mines.....	Sydney	3	12	1er mars 1873.
Chemin de Jackson	Branche Ouest, rivière Philippe	3	6	1er avril 1873.
Round Hill, B.I.....	Station de Round Hill.....	12	300 vgs	do
Greenville, B. I.....	Station de Greenville.....	3	40 vgs	do
Tusket Forks	Tusket Forks	1	12	1er mai 1873.

PROVINCE DE MANITOBA.

Pointe du Chêne	Pointe au Peuplier.....	T. l. 15jrs	37	1er octobre 1872.
Palestine	Portage la Prairie.....	1	38	1er avril 1872.

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

Cache Creek.....	Okanagon	} Eté Semi-m.	} 116	} 14 août 1872.
Okanagon	do Mission .....				} Hiver. Semi-m.	} 35	} do
Clinton	Lillooet	} Eté Hebd.	} 47	} 1er avril 1873.
Lytton	Lac Nicolas.....				} Hiver. Semi-m.	} 47	} 1er juillet 1872.
Maple Bay	Somenos.....	2	7	1er mars 1873.
Sooke	Victoria.....	1	26	1er août 1872.

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maire-Général des Postes.

ETAT No. 8.—C.

ETAT de toutes les routes postales discontinuées en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1873, indiquant chaque route discontinuée et le motif de la discontinuation.

DIVISION DE LONDON.

Route.		Par cours en voyages milles. semaine.	N ^o . de par semaine.	Date de la discontinuation.	Motif de la discontinuation.
De	A.				
Alvinston	Aughrim	5	3	1er jan. 1873	Aughrim maintenant desservi par Bethwell
Atherton	Delhi	3	2	1er nov. 1872	Atherton do do Lyndoch
Brinsley	McGillivray	4	2	1er juillet do	Brinsley do do Lienty
Caldstream	Fernhill	4	2	1er fév. 1873	Fernhill do do Bowood
Croton	Florence	4	2	1er avril 1873	Bureau de Croton fermé.
Exeter	Farquhar	7	2	1er jan. 1873	Farquhar maintenant desservi par Caronbrook
do	Lanley	7	1	do	do do do
do	Springbank	6	2	do	do do Park Hill
Shedland	Sutherland's Corners	4	3	do	Sutherland's Corners desservi par Bethwell
Washington	Wolverton	3	0	1er avril 1873	Service de Wolverton depuis Drumbo, rendant cette correspondance inutile.
Woodslee	Comber	9	3	do	Comber et "Chemin du Milieu" route faite pour se terminer à Stoney Point, de manière à correspondre avec le bureau de poste du chemin de fer sur le chemin de fer Grand-Occidental.

DIVISION DE TORONTO.

Balsam	Claremont	3½	6	1er juil., 1872	Balsam étant desservi par Myrtle, sur le chemin de fer de Whithy et Pont Ferry, la correspondance avec Claremont est devenue inutile
Cambray	Carden	19	2	1er jan., 1873	Remplacé par Gardem et la station du chemin Victoria, Glenarim et Woodville.
Cape Rich	Wharf	7	12	1er sept., 1872	Cap Rich desservi par Meaford toute l'année.
Carden	Kirkfield	7	1	1er jan., 1873	Remplacé par Gardem et station.
Cherrywood	Dunbarton	28	3	do	Cherrywood desservi par Whitevale.
Churchville	Lisgar	4	2	1er oct., 1872	Bureau de poste de Lisgar fermé.
Clare	Kilmarnagh	3½	3	1er jan. 1873	Kilmarnagh desservi par la station du chemin Mono.
Clifford	Wolverton	17	0	12 sept., 1872	Chemin de fer Wallington, Grey et Bruce prolongé jusqu'à Walkerton.

TABLEAU No. 8, C.— Tableau de toutes les routes postales discontinuées en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1873, indiquant chaque route discontinuée et le motif de la discontinuation.—*Suite.*

DIVISION DE TORONTO.—*Suite.*

De.	Route.	Par cours en milles.	No. de voyages par semaine.	Date de la discontinuation.	Motif de la discontinuation.
	A.				
Collingwood	Thornbury	13	6	12 sept., 1872	Chemin de fer du Nord prolongé jusqu'à Thornbury.
Dumbane	Burgoyne	5	6	2 déc., 1872	Dumbane desservi par Paisley, par suite du prolongement du chemin de fer Wellington, Grey et Bruce.
Dunbarton	Station	0½	12	2 août, 1872	Dunbarton desservi par Rouge Hill.
Ellengowan	Walkerton	12	6	1er sept., 1872	Ellengowan desservi par Cobocook.
Fenton Falls	Rosetale	7	3	1er jan., 1873	Rosetale desservi par Cobocook.
Gowainstown	Wallace	4	3	1er oct., 1872	La correspondance entre ces deux bureaux a été trouvée inutile.
Hereward	Luther	4½	2	1er jan., 1873	Luther étant desservi par le chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce, cette partie de la route du Garafraxa et Tarbert est devenue inutile.
Hockley	Lovetto	6	3	1er déc., 1872	Hockley desservi par Mono Mills, selon le contrat de Mono Mills et Telessey au lieu de Lovetto.
Kirkfield	Woodville	16	3	1er jan., 1873	Remplacé par le service du chemin de fer.
L'Amaroux	Thornhill	7	2	1er sept., 1872	L'Amaroux maintenant desservi par la station d'Agincourt.
Lath	Quai	0½	6	do	Leigh desservi par Owen Sound durant toute l'année.
Luther	Waldemar	9	6	1er jan., 1873	Waldemar desservi par le chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.
Meaford	Waldemar	3	2	25 nov., 1872	Chemin de fer du Nord prolongé jusqu'à Meaford.
do	Thornbury	0½	6	1er sept., 1872	Meaford desservi par le chemin de fer.
Mount Irwin	Quai	4	1	1er jan., 1873	Bureau de poste de Mount Irwin fermé.
Prince Albert	Bobcaygon, chemin Raglan	4 5	6	1er juill., 1872	A l'ouverture du chemin de fer à Prince Albert, cette partie de la route de Whitby et Port Perry est devenue inutile.

DIVISION DE KINGSTON.

Granley	Ompah	9	1	31 jan., 1873	Partie de la route McDonald Corners et Vennachar est devenue inutile; route prolongée de Artooch à Vennachar via Gemley.
Lancaster	Sumnerstown	6	3	31 mai 1873	Remplacé par une nouvelle route entre Cameronstown et Sumnerstown.
Picton	Peterson, passage	13	6	31 mars, 1873	Remplacé par le service de Napanee et Picton via Demoreville et North Port.

DIVISION D'OTTAWA.

Angers	Buckingham	7	2	1er juillet 1872	Angers desservi au quai de Buckingham.
Antrim	Pannure	5	2	1er oct. 1872	Pannure desservi par Pakenham.
Carp	Huntley Ouest	12	3	1er nov. 1872	Huntley ouest desservi par Almonte.
Castile	Madrid	6	1	1er jan. 1873	Castile desservi par Brudenell.
Masham	Rupert	7	1	do	Ceci était une section de la route de Masham et de Wakefield Nord, discontinuée par suite du changement de service, par lequel Masham est desservi par Wakefield.
Ottawa	Pakenham	36	6	1er oct. 1872	Bureaux intermédiaires desservis par Stittsville et Pakenham.
Renfrew	Pointe au Sable	15	6	9 déc. 1872	Renfrew desservi par le chemin de fer.
Ross	do	19	6	do	Ceci était une section de la route de Pembroke et de la Pointe au Sable, discontinuée par l'extension du chem. de fer à Renfrew.

DIVISION DE MONTREAL.

Abbotsford	St. Pie	5	6	1er avril 1873	Ceci était une section de la route de Granby et de St. Pie, discontinuée par suite de la reorganisation du service de la maille entre Granby, Abbotsford et Milion.
Barrington	Sherrington	5	3	1er janv. 1873	Remplacé par Sherrington et la station du chemin de fer.
Batonville	Lakefield	10	2	do	do
St-Drummondsville	St. Zéphirin	15	3	1er sept. 1872	Cette correspondance n'est plus requise par suite de l'établissement d'un service de maille quotidien entre La Bate et St. Zéphirin.
Lakefield	Mille Iles	7	2	1er juillet 1872	Remplacé par Mille Iles et St. Jérôme.
Ste. Anne des Plaines	St. Lin	10	3	do	do
St. Damase	St. Hyacinthe	7½	3	do	St. Damase a été attaché à la route quotidienne de St. Hyacinthe et de St. Pie qui fut ainsi augmentée de deux milles.

DIVISION DE QUEBEC.

Cap Santé	Les Ecuveils	3	7	14 déc. 1872	Les Ecuveils desservi par le courrier de Québec et des Trois-Rivières.
Ghincolini	Malbate	85	1	1er juill. 1872	Route considérée comme inutile.
L'Anse St. Jean	do	48	1	1er jan. 1873	Service discontinu, à la fermeture du bureau de poste de L'Anse St. Jean.
St. Modeste	Viger	4	2	1er juill. 1872	Viger à présent desservi par St. Arsène.
Rivière-du-Loup	Trois Pistoles, route post.	31	6	7 déc. 1872	Service discontinu à l'ouverture du chemin de fer Intercolonial.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Port Elgin	Port Elgin	2	3	1er juill. 1872
------------	------------	---	---	-----------------	-------

EXAM No. 8, C.—Liste de toutes les routes postales discontinuées en Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1873, indiquant chaque route discontinuée et le motif de la discontinuation.—*Suède.*

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Route.		Par cours en milles.	No. de voyages p. sem.	Date de la discontinuation.	Motif de la discontinuation.
De	A				
Village Pince.....	Pont de Sharp.....	3	3	31 juillet 1872....	Remplacé par le service de la malle entre la station de Cambridge et l'établissement de Condon.
Ambert.....	Truro.....	67	2	9 nov. 1873....	Remp. par l'introduction de chars-postes sur le ch. de fer Intercolonial
Mines d'or d'Arthur.....	Hamilton's Corner.....	7	3	30 juin 1873....	Trouvé inutile.
Village des Moulins.....	Port Medway.....	5	3	do	Route faite quotidiennement de Liverpool à Port Medway.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

ÉTAT No. 9.—État de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1873, 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.	ADDRESSES DES LETTRES.		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.	Lieu.			
Rév. G. R. Salsbrantford	Brantford	Juillet 1er	2 25	Rév. H. H. Mead	Ste. Catherine	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
J. F. Orkney	Québec	do	47 75	J. P. Clark et Cie.	Montréal	do	do	do
J. A. Mongeau	Longueuil	do	20 00	J. Ledoux	Belœil	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Non enreg.	Cette soustraction a été commise par l'assistant-maître de poste de Belœil. Montant remis en partie par lui et en partie par le maître de poste.
J. Ostigny	St. Jean Baptiste de Kouville	Sept. 24	44 00	do	do	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do	Cas sous investigation.
Mlle. I. Hudon	St. Anne la Poutière	Juillet 8	8 00	Louis Turgeon	St. Gervais	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do	do
S. F. Robinson	Oshawa	do	5 00	James Drew	Toronto	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Not enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
S. G. Moore	Leconomy	do	50 00	John F. Crowe	Halifax, N. E.	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enreg trace	Point de preuve de la disparution alléguée.
D. M. Ray	Dudswell	do	1 00	Whiting et Cie	Montréal	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	do	Le maître de poste de Sherbrooke n'ayant pas eu convenablement soigné le contenu.
L. E. Parker et Cie	East Hatley	do	25 00	Clough, Robinson & Co.	Lennoxville	do	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
.....	Invermay	do	10 00	Jes. F. Sharp	London, Ont.	do	Enreg trace	Le maître de poste de Watford et London, sur qui la responsabilité de cette lettre semble reposé en a remboursé le contenu.
Thomas Prevost	Salmon Falls	do	10 00	Mrs. T. Prevost	St. Bernard	do	do	On fait encore des recherches.

État No. 9.—État de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1873, 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'expéditeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Montant déclaré.	ADDRESSES DE LETTRES.		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.	Lieu.			
Rév. J. McCaul	Melbourne.	1872. Juillet 31.	\$ 4 75	Mlle Balfour.	Montréal.	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Enreg.	Supposé avoir été volé par le commis du bureau de poste, lequel a été destitué.
do	do	do 31.	30 00	R. J. Brodie.	do	do	do	Le maître de poste de Unionville ayant omis l'enregistrement, en a remboursé le contenu.
do	do	do 31.	6 00	G. D. Dickson.	Belleville.	do	do	do
do	do	do 31.	5 00	Downie frère.	Napanees.	do	do	do
Wm. Avest.	Almira.	Août 1.	23 00	Fitch et Ely.	Toronto.	do	do	do
E. Chapleau	Terrebonne.	do 5.	17 00	Goucher Telmousse.	Montréal.	do	Non enreg.	do
do	do	do 6.	50 00	Frank Smith et Cie.	Toronto.	do	do	do
do	do	do 7.	7 00	Dr. Wm. Williams.	Londres, Angle.	On a déclaré que \$5 seul. ont été reçus.	Enreg. trée	En conséquence du mauvais traitement de cette lettre, au bureau de poste de Mount Brydges le m. de p. en a remb. le contenu.
J. A. Phelan	Cornwall.	do 8.	11 00	Mme A. R. Geddes.	Galt.	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Mrs. A. Simpson	Sault St. Marie.	do 14.	20 00	F. G. Simpson.	Toronto.	do	do	do
H. S. Scott.	Toronto.	do 21.	25 00	W. Cunner.	Newton Brook.	do	do	do
Mr. Chipman.	Cacouna.	do 21.	9 00	Mme J. Langlois.	Québec.	do	do	do
W. Thompson	Madoc.	do 21.	49 00	W. Best.	Burrill's Rapids.	On a déclaré que \$39 seul. ont été reçus.	Enreg. trée	L'enquête n'a pu établir que cette lettre avait été ouverte pendant qu'elle était confiée au b. de poste.
Mrs. Boireau	Ste. Anne B. de l'Isle.	do 23.	1 00	Mlle Beckles.	Montréal.	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Rév. Mr. Fenwick.	Métis.	do 24.	6 00	James Martin.	do	On a déclaré que \$4 seul. ont été reçus.	Enreg. trée	On est à faire des recherches.
Mme Langlois	Toronto.	do 24.	1 00	Dr. J. B. Selby.	do	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Wm. Lawrence.	Amherst.	do 27.	29 00	Alex. Cook.	Halfway River.	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enreg. trée	Le maître de poste de Amherst, sur qui la responsabilité de cette lettre semble reposé, en a remboursé le contenu.

J. A. Crawford	Clayton.	do 28.	44 50	James Munro.	Lanark.	do	do	Ne renfermait aucun argent. Celui qui en avait fait l'envoi ayant été convaincu d'un essai frauduleux pour obtenir de l'argent, fut condamné, selon l'acte des larcins, à six mois d'emprisonnement.
G. McBean.	Rivière au Raisin	do 29.	U. S. cy. 20 00	A. G. McBean.	Montréal.	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non	Aucune trace, faute d'enregistrement.
R. A. Bowen	Cornwall.	do 31.	6 00	Wilson et Cie.	Toronto.	do	Enregist.	Un commis du bureau de poste de Toronto, à qui fut attribué la cause de la perte de ces lettres, en remboursa le contenu.
Wm. Trenholm.	Frescott.	do 31.	40 00	J. G. Hodgins.	do	do	do	Aucune trace, faute d'enregistrement.
G. Thompson	Du B. de P. à la station Union, Toronto.	do 31.	30 03	Mme G. Thompson.	Montréal.	do	do	do
G. Chesnut	Rosseau.	do	3 00	Mme Chesnut.	Hamilton.	do	do	do
John Walker	Toronto.	do	5 00	John Walker.	Drayton.	do	do	do
Richard Baker	Woodstock, Ont.	Sept. 1.	7 00	Mr Richard.	Québec.	do	do	do
John Grant	Napanees Mills.	do 2.	5 50	George Grant.	Barrack.	On a déclaré qu'à sa réception, elle ne contenait rien.	Enregist.	Manque d'attention envers cette lettre ayant été prouvé contre le maître de poste de Napanees Mills, il en fut tenu responsable et en remb. le contenu.
G. H. Wiggins	Edginton, Irlande	do 3.	£10 stg.	Mary Wiggins.	Windsor.	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	do	Lettre mal dérivée par le bureau de poste, à Windsor, qui en remboursa le contenu.
G. Charbonneau	Hamilton.	do 2.	7 00	Mme G. Charbonneau.	Montréal.	do	Non	Aucune trace, faute d'enregistrement.
Thomas Laidlaw	Lindsay.	do 2.	5 00	Mlle C. Laidlaw.	Toronto.	do	do	do
J. R. Pryn	Napanees.	do 4.	33 00	J. R. Gordon.	Montréal.	do	do	do
G. Tomlinson	Alnonte.	do 6.	49 50	G. Robertson et fils.	Kingston.	On a déclaré que seul. \$45.50 av. été reç.	Enregist.	L'enquête n'a pu prouver que la lettre a disparu lorsqu'elle était au bureau de poste. On a raison de supposer que pas plus que le montant reçu avait été envoyé.
James Croskery	Lanark.	do 9.	22 00	Peter Kilpatrick.	Perth.	On a déclaré que seul. \$2 avaient été reç.	do	Enquête infructueuse. On n'a pu prouver la disparu. de la lettre.
A. McCullum	Bothwell.	do 13.	122 00	Banque canad. de Commerce.	Hamilton.	On a déclaré que seul. \$117 av. été reg.	do	L'enquête n'a pu prouver que cette lettre est disparue lorsqu'elle était encore au bureau de poste.
J. M. Hallett	Sussex.	do 14.	195 00	Stephens et Figg.	St. Jean.	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non	Aucune trace, faute d'enregistrement.
H. Connacher	Black Point.	do 17.	75 00	Daniel et Boyd.	do	do	Enregist.	Le maître de poste de Bathurst, ayant omis de continuer l'enregistrement, en a remb. le contenu.

ETAT No. 9.—Etat de tous les cas arrivés pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada, etc.—Suite.

Nom de l'employeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Montant en \$ cts.	ADRESSES DES LETTRES.		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.	Lieu.			
Wm. Brown	Hamilton	Sept. 20.	12 00	Wm. Adams	Toronto	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non	Nulla trace, faute d'enregistrement.
S. Boyce	Quebec	do 23.	2 00	G. R. Boyce	Montréal	do	do	do
John Smith	Boîte de B. P. Ch. à bagg. ch. de f. du G. I.	do 23.	41 00	Thorn, Parsons et Co.	Toronto	do	do	do
Wm. Hartley	Toronto	do 23.	4 00	Mme. Hartley	Montréal	do	do	do
Célaire Plante	St. Laurent d'Orléans	do 26.	15 00	Prudent Blais	Beaulieu	do	do	do
	Greenbank	do 27.	28 00	W. G. Rawbone	Toronto	do	do	Le maître de poste, à Greenbank, ayant omis d'enregistrer cette lettre, en a remboursé le contenu.
R. H. Thornton	Hamilton	do 28.	30 00	Jacob Finch	Walkenbourg	do	do	Nulla trace, faute d'enregistrement.
Laura Dublin	Toronto	do 28.	8 00	Lot Allen	Carré Wellington	do	do	do
A. Gouche	Wexon	Oct. 2.	12 00	Mme. Vve. Racicot	Montréal	do	do	do
Mr. Brownlee	Brockville	do 4.	10 00	Mrs. Brownlee	do	do	do	do
Thomas Lawson	Barrie	do 4.	3 52	Rev. S. Rose	Toronto	do	do	do
Bryan, Ewart et Murray	Toronto	do 4.	1 98	A. W. Barnard	London	do	do	Le maître de poste, à Barrie ayant omis d'enregistrer cette lettre, en a remboursé le contenu.
Cravford et McPherson	Bondhead	do 5.	90 00	W. J. Shaw	Toronto	do	do	Nulla trace, faute d'enregistrement.
D. A. et L. Jones	do	do 12.	250 00	Jno. McDonald et Cie	do	Seulement \$79 ont été reçus.	Enregistré	L'instruction ayant montré que la disparition a eu lieu au bureau de poste de Bondhead, le maître de poste en a remboursé le contenu et donna ensuite sa résignation.
Cravford et McPherson	do	do 22.	169 00	Walker et Evans	do	Seulement \$159 ont été reçus.	Non	do
E. Metcalf	Fingal	do 5.	16 00	J. R. Thompson	London	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non	Nulla trace, faute d'enregistrement.

John Zager	Wellesley	Oct. 7.	7 00	M. F. F. F.	Stratford	do	Non enreg.	do	do
Itc. McI. ermitt	Station d'Hamilton.	do 8.	10 00	Dani. McDermitt	Aux soins du chef de la station de Walkerton.	do	do	do	do
Mad. Ann Lee	Kilbride	do 8.	10 00	J. Collin	Milton	do	Enregistré	do	do
Robert Murray	Québec	do 8.	25 00	Capt. N. Duchesne	Montréal	do	Non enreg.	do	do
Joseph Glass	Kingston	do 10.	35 00	C. E. Wolverton	Grimsby	do	Enregistré	do	do
J. M. Patterson	Cayuga	do 14.	20 00	Edw. J. Peters	Verona	do	Non enreg.	do	do
A. W. Storey	do	do 16.	43 00	Mad. Patterson	Beausville	do	Enregistré	do	do
G. A. Gibson	do	do 13.	20 00	T. B. Stewart	Hamilton	do	Non enreg.	do	do
Geo. McDonald	Crosshill	Déc. 17.	147 00	Mrs. Saunders et Cie	do	On a déclaré que \$26 seules ont été reçues.	Enregistré	do	do
G. W. Abrams	Gananoque	Oct. 17.	11 00	Gordon Fraser	Millbank	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enreg.	do	do
Mad W. S. Eaton	Montagny	do 22.	75 00	J. G. McDonald	Kingston	On a déclaré que \$33 seules ont été reçues.	Enregistré	do	do
Banque Unt n.	Québec	do 22.	60 00	Mad H. Bennett	Dartmouth	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enreg.	do	do
A. P. Létendre	Rimouski	do 10.	16 00	Mad. M. Steilon	New York	do	do	do	do
Duc. L. e	Québec	do 18.	150 00	Banq. Canadienne de Commerce	Québec	do	do	do	do
J. Stephenson	do	Nov. 20.	50 00	Mad. Ad. De Lemay	Québec	do	do	do	do
Wm. St. Laurent	Constantinople	do 26.	2 00	Banque de Québec	Montréal	do	do	do	do
J. J. Lapierre	Québec	Déc. 1.	215 etc	Mad. G. St. Laurent	Fois-Rivières	do	do	do	do
C. Choquette	Beauport	do 23.	4 00	H. C. Lapierre	Québec	do	do	do	do
Chas. Colé	Beauport	do 23.	4 00	H. C. Choquette	Montréal	do	do	do	do
Rev. M. Mc Donald	Cap Désespoir	do 26.	13 54	Mad. Frs. Lapointe	do	do	do	do	do
Mad. St. Nizier	Lauzon	do 11.	20 00	Mad. Giroux	do	do	do	do	do
Rev. M. Mailley	Lacarrière	do 25.	1 14	Rev. M. Bolduc	Montréal	do	do	do	do
L. Roy	Déroit, Mich.	1873.	10 00	Mad. H. Roy	Québec	do	do	do	do
M. Dick	Chateau Richer	Jan. 3.	12 00	Hamel Frères	do	do	do	do	do

Ces lettres sont supposées avoir été volées par un commis dans le bureau de poste de Québec, qui à l'émission d'un mandat d'arrêt contre lui, est disparu.

ETAT No. 9.—Etat de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1873, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada, etc.—*Suite.*

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste	Quand mise à la poste.	Conté déclaré	ADRESSES DES LETTRES.		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.	Lieu.			
W. W. Hall	Québec	1873	\$ 15 00	W. B. Hall	Leeds	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enr.	Ces lettres sont supposées avoir été volées par un commis dans le bureau de Québec, qui, à l'émission d'un mandat d'arrêt contre lui, est disparu.
J. Grace	Bathurst	Frév. 3	1 80	Charles Langlois	Québec	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	do	do
Rév. M. Hallé	St. André	do 8	4 00	Rév. M. Fould	do	do	do	do
Dr. Badeau	Trois-Rivières	do 11	25 00	Louis Berthelot	do	do	do	do
Mr. Eckart	Toronto	do 14	30 00	Mad. Eckart	do	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	do	L'enquête n'a pas réussi. Nulle preuve de la disparition alléguée.
C. Dubeyger	Malbaie	do 15	15 00	J. F. Peachy	do	do	do	do
Rév. M. Le	St. Jean Port-Joli	do 18	12 00	Rév. M. Ozeau	do	do	do	do
Rév. T. Doucet	Ste. Hélène	do 19	2 00	do	do	do	do	do
Rév. A. Faard	St. Urbain	do 21	10 00	do	do	do	do	do
Rév. F. Brunet	St. Sophie	do 21	2 00	do	do	do	do	do
S. F. Montzambert	Québec	do 21	8 00	S. Brahadri	Montréal	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	do	do
Hon. M. Dickey	Amherst	Oct. 26	30 00	A. R. Dickey	Toronto	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	do	do
W. H. Jagger	Travelling P.O. Huron T. Railway, Toronto	do 28	5 00	George Reynolds	Hamilton	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	do	do
J. J. Evans	Shédiac	do 29	2 00	J. A. Boyes	Sackville	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	do	do
N. Parker	St. André	do 30	16 00	Dingee Scribner	St. Jean	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	do	do
Dile. A. Fortin	Terrebonne	Nov. 4	1 30	F. Fortier	Montréal	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	do	do
W. Reed	Hamilton	do 4	2 00	Wm. Reed	Toronto	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	do	do
Melle Jane Le-Pie	St. Charles	do 4	4 00	Mary Brown	Valcartier	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Enreg ^{trée}	Soustraction commise dans le bureau de Valcartier. Le maître de poste en a remboursé le contenu.
J. J. Specht	Montegan, Riv.	do 5	15 00	Mad. J. S. Specht	Specht's Cove	On a déclaré que \$100 seul ont été reçus.	Non enr.	L'enquête n'a pas réussi. Nulle preuve de la disparition alléguée.
Isaie Lemay	Montréal	do 7	30 00	Isaie Lemay	St. Edouard	On a déclaré que \$20 seul ont été reçus.	Enreg ^{trée}	do
R. Walton	Peterboro'	do 7	33 65	Saml. Trees et Cie	Toronto	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enr.	Nulle trace, faute d'enregistrer.

Mad. R. Mason	Indiens	Nov. 11	20 00	Frédéric Sedley	Windsor, Ont.	On a déclaré que \$100 seul ont été reçus.	Enreg ^{trée}	L'enquête a été infructueuse. Nulle preuve de la disparition alléguée.
Thomas Giroux	Port Sarnia	do 12	5 00	Rév. J. Richard	Chatham	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enr.	Nulle trace, faute d'enregistrer.
Harry Perkins	Belleville	do 12	3 00	Mad. W. Ramsay	Chatham	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Enreg ^{trée}	L'enquête n'a pu établir que cette lettre avait été ouverte pendant qu'elle était confiée au bur. de p.
Archidiacre Paton	St. Jean	do 16	10 00	Sarah Perkins	Montréal	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enr.	Nulle trace, faute d'enregistrer.
C. H. Carrier	Belleville	do 18	40 00	Wm. Hazen	Alexandria	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	do	do
Alice Foxton	Guelph	do 18	20 00	H. B. Patton	Toronto	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	do	do
James Kelly	Métapédicac	do 23	20 00	Wm. Carrier	Ottawa	On a déclaré que \$100 seul ont été reçus.	Enreg ^{trée}	L'enquête a été infructueuse. Nulle preuve de la disparition alléguée.
James Copeland	Sarnia	do 23	45 50	Mlle. Jane Foxton	Toronto	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enr.	Nulle trace, faute d'enregistrer.
A. Charlebois	Trenton	do 25	15 00	Mad. A. Kelly	St. Jean	On a déclaré que \$120 seul ont été reçus.	Enreg ^{trée}	L'enquête a été infructueuse. Nulle preuve de la disparition alléguée.
John Macklin	Morrisburgh	do 26	6 00	J. Symms	Toronto	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enr.	Nulle trace, faute d'enregistrer.
James Smith	Beauharnois	do 27	10 00	Am. Charlebois	Valleyfield	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	do	do
Owen Sound	Hamilton	do 27	1 85	James Shearer	Montréal	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	do	do
J. Derochers	St. Basile Grand.	do 29	35 00	Rév. E. W. B. Greene	Byng Inlet	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Enreg ^{trée}	La malle contenant ces lettres a été perdue durant une tempête près de Byng Inlet et n'a pas été retrouvée.
James Sidey	Peterboro'	do 29	2 50	P. Nicholson	Bruce Mines	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	do	Le maître de poste de St. Basile contre qui la responsab. pour la perte de cette lettre semble reposer, en a remboursé le contenu.
Hannah Davey	Belleville	do 3	18 00	J. Derochers	St. Félix de Yalois	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enr.	Nulle trace, faute d'enregistrer.
J. Chalmers	Rivière Charlot, Déc.	do 6	11 37	Mad. Jas. Sidey	Cobourg	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	do	do
Lizzie B. Free-Paradise	Peterboro'	do 7	50 00	A. Holden	Montréal	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Enreg ^{trée}	Un entrepreneur de malle, contre qui la responsabilité pour la perte de cette lettre semble reposer, en a remboursé le contenu.
Hillman Guphill	St. Jean	do 7	24 00	Orran Smith	Frédéricton	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue.	Non enr.	Nulle trace, faute d'enregistrer.
M. Danjou	St. Simon de Ratnouski.	do 10	100 00	R. R. Andrews	Halifax, N.-E.	On a déclaré que \$20 seul ont été reçus.	Enreg ^{trée}	L'enquête se continuant.

ETAT No. 9.—Etat de tous les cas arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1873, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada, etc.—*Suite.*

Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu.	ADRESSES DES LETTRES:		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Si elle a été enregistrée.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.
				Nom.	Lieu.			
James Smith.....	Béauharnois.....	1872.	\$ 00	G. P. Borrie.....	Montréal.....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enregistré.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
D. Watson.....	Wyoming.....	do	40 00	E. R. Cooper.....	Oil Springs.....	do	Enregistré.	Le jignet de mal, dont le maître de poste de Wyoming disait contenir cette lettre a été déclaré par le maître de poste d'Oil Springs ne pas lui être parvenu.
Mad. Fluke.....	Sarnia.....	do	5 00	Samuel Fluke.....	Bruce.....	do	Non enregistré.	L'enquête n'a pas réussi.
Hon. H. Aylmer.....	Melbourne.....	do	2 00	J. A. Aylmer.....	Montréal.....	do	Non enregistré.	Le maître de poste de Sarnia ayant omis d'enregistrer cette lettre, en a remboursé le contenu.
Jno. Scott.....	Campbellville.....	do	13 05	S. H. Lister.....	Nassagwiweya.....	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
L. Hawn.....	O s n a b r u c k Centre.	do	2 00	James Spencer.....	Toronto.....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enregistré.	L'enquête n'a pu établir que cette lettre avait été ouverte pendant qu'elle était confiée au bur. de P.
A. McArthur.....	Kingston.....	do	10 00	Mademoiselle C. B. McArthur.	Martintown.....	do	Enregistré.	Cette lettre ayant été ré-expédiée à Cornwall a été mal délivrée. Le maître de poste en a remboursé le contenu.
Stephen Bryden.....	Albion.....	do	15 75	Robertson et Fils.....	Toronto.....	do	Non enregistré.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Jno. Kelso.....	Paisley.....	do	25 00	J. Campbell et Fils.....	do	do	do	do
do	do	do	25 00	Robert Wilkes.....	do	do	Enregistré.	L'enquête n'a pu établir que ces lettres avaient été ouvr. pen. qu'elles étaient à la char. du bur. de P.
Wm. J. Spencer.....	Voie B. P., chemin de fer-Welland	do	2 50	Jas. Spencer.....	do	do	Non enregistré.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
J. Currie.....	Ottawa.....	1873. Jan. 2.	30 00	Mad. J. Currie.....	Montréal.....	do	do	do

George Haddon.....	Dalhousie.....	do	262 00	Cassils et Cameron.....	Montréal.....	On a déclaré que \$102 seul ont été reçus.	Enregistré.	L'enquête se continue.
James Reid.....	do	do	147 00	J. A. Hall.....	do	On a déclaré que \$47 seul ont été reçus.	Enregistré.	do
J. A. Nerge.....	Crosspoint.....	do	90 79	Hodgson, Murphy et-Summer.....	do	On a déclaré que \$54.79 seul ont été reçus.	Non enregistré.	do
John Ridley.....	Pickering.....	do	10 00	William Peart.....	New Durham.....	On a déclaré ne l'av. pas reçue.....	Non enregistré.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
W. F. Cutten.....	Amherst.....	do	100 00	J. B. Reel.....	Dorchester.....	do	do	do
F. Robitaille.....	Lachine.....	do	10 00	F. Robitaille.....	St. Joseph de Lévis.....	do	Enregistré.	Le maître de poste de Lachine, sur qui la responsabilité de la perte de cette lettre semble reposer, en a remboursé le contenu.
J. Scott.....	Halifax, N. E.....	do	28 00	John McKimmon.....	Montréal.....	On a déclaré ne l'av. pas reçue.....	Non enregistré.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Jane Ewing.....	Toronto.....	do	8 00	W. Cameron.....	Peterboro'.....	do	do	do
Robert Bryden.....	Guelph.....	do	30 00	J. Bryden, jun.....	New Aberdeen.....	do	do	do
J. E. Barry.....	Les Escoumains.....	do	8 00	R. Menon.....	Québec.....	do	do	do
W. E. Poirs.....	O s n a b r u c k Centre.	do	108 30	J. P. Wisser.....	Prescott.....	do	Enregistré.	Dénuité par le feu qui a consumé le bureau de la Pointe Farran le 12 janvier 1873.
W. Hobson.....	Waupoos.....	do	3 00	Rév. S. Rose.....	Toronto.....	do	Non enregistré.	do
C. Dille, M. S. Mc Donald.....	Alexandria.....	do	16 10	Melle Rawson.....	Montréal.....	do	do	do
Chief de station à Cowansville.....	Bur. de P. voyag. à Cowansville.	do	40 00	J. C. Baker.....	do	do	do	do
G. S. Yearly.....	Bracebridge.....	do	8 00	Mme. Em. Thrall.....	Toronto.....	On a déclaré que \$4 seul ont été reçus.	Enregistré.	L'enquête n'a pu établir que cette lettre ait été ouverte pendant qu'elle était à la charge du bureau de poste.
Mad. McGinnis; St. Jean.....	St. Jean.....	1873. Jan. 28.	16 00	Miss E. McGinnis.....	Montréal.....	On a déclaré ne l'av. pas reçue.....	Non enregistré.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
W. Walker.....	Bracebridge.....	1873. Nov. 3.	25 00	C. et W. Walker.....	Toronto.....	do	do	do
E. Hooper.....	Arthur.....	1873. Déc. 31.	28 00	W. G. Rawbone.....	do	do	do	do
W. C. Alderson.....	Radon.....	1873. Jan. 24.	2 50	A. Piddington.....	do	do	do	Supposé avoir été volée par un commis du bureau de poste de Toronto et qui a été destitué plus tard.
C. F. Mansell.....	Kingston.....	do	20 00	Mad. Mansell.....	do	do	do	do
C. W. Robinson.....	Bur. de P. voyag. Barrie.	do	18 00	J. P. Wagner.....	do	do	do	do
Jno. Crozier.....	Orangeville.....	do	50 28	Cleverden et Combe.....	do	do	do	do
P. Lonegan.....	Ottawa.....	1873. Fév. 8.	2 00	Jno. Bramley.....	Hochelega.....	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.

Etat No. 9.—Etat de tous les cas arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1873, de soustractions ou de pertes de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada, etc.—Suite.

Nom de l'envoy.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Quand déclaré.	ADRESSES DES LETTRES.		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.	Lieu.			
Jas. Crawford	Cromarty	1873.	\$ cts.		Toronto	On a déclaré que \$45 seules ont été reçues.	Enregistré.	L'enquête n'a pu établir que cette lettre a été ouverte pendant qu'elle était au bureau de poste.
J. Morrison	Moore	do 8.	2 50	Impim. du Globe	do	On a déclaré ne l'av. pas reçue	do	Le maître de poste de Sarnia ayant omis de l'enregistrer, en a remboursé le contenu.
W. Rimball	Wilkesport	do 4.	10 00	M. Masuret et Cie Sarnia	do	do	do	Supposée avoir été volée au bureau de poste de Sombra. Le maître de poste en a remboursé le contenu.
D. Graham	Ottawa	do 5.	25 00	K. D. Graham	Montréal	do	Non enregistré.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Mlle Bigelow	Buckingham	do 7.	23 00	Mrs. H. Bigelow	Cushing	do	Enregistré.	Le maître de poste à Buckingham, sur qui la responsabilité de la perte de cette lettre semble reposée, en a remboursé le contenu.
Mme W. N. Mair	Omeeme	do 7.	45 15	Robertson et fils	Kingston	On a déclaré que \$15.15 seules ont été reçues.	do	Inquête infructueuse. Nulle preuve de la disparition alléguée.
Hon. Juge C. Rivière du Loup sault.	Rivière du Loup	do 7.	20 00	Thomas Andrews	Québec	On a déclaré ne l'av. pas reçue	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
D. Shoff et Cie	Sarnia	do 7.	50 00	Jas. Walker	Hamilton	do	do	Le maître de poste de Sarnia ayant omis l'enregistrement tel que requis, en a remboursé le contenu.
D. Vaughan	St Martin	do 7.	20 00	Geo. F. Everitt	St. Jean	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Mell M. Seton	Québec	do 9.	3 00	Thomas Seton	Rimouski	do	do	do
James Muir	B. P. voyage	do 11.	5 00	James McGreen	Ingersoll	do	do	do
W. H. Auger	Huron Trunk	do 11.	18 00	Samuel Auger	Elora	do	do	do
C. Abbott	Guelph	do 12.	28 11	M. Dixon	Lincolnboro	On a déclaré que \$12 seules ont été reçues.	Enregistré.	Enquête infructueuse. Nulle preuve de la disparition alléguée.

Mlle Caron	Québec	do 14.	5 00	Wm. Notman	Montréal	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enregistré.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
J. R. Echart	B. P. ambulants Grand T. E., Toronto	do 15.	33 35	Mad. Echart	Québec	do	do	do
P. Kearney	Roxton Falls	do 17.	100 00	McLaren et Cie	Montréal	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enregistré	Cette soustraction paraît avoir été faite au bureau d'Acton Vale, et le maître de poste en a remboursé le contenu.
S. S. Bourgeois	Village Bellivous	do 20.	80 00	Thos. R. Jones	St. Jean	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enregistré.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
O. S. Wilson	Pictou	do 27.	3 00	Daily Globe	Toronto	do	do	do
J. A. DeJoy	Québec	do 28.	4 00	Mad. Jos. DeJoy	Montréal	do	do	do
Mlle Oliver	Toronto	Mars 1.	8 00	Ville Oliver	Ottawa	do	do	do
George Rogers	Frankford	do 3.	105 60	Hubbard Mason	Toronto	do	Enregistré	Enquête infructueuse. Lettre disparue du bureau de poste de Toronto.
F. X. Belanger	Québec	do 4.	2 00	A. Lechevallier	Montréal	do	Non enregistré	Nulle trace, faute d'enregistrement.
H. G. Payson	Westport	do 4.	8 00	Hall et Fairweather	St. Jean	do	do	L'enquête se continue.
P. S. Woods	Brampton	do 6.	40 00	Wm. Warwick	Toronto	do	do	Lettre mise à la poste pour enreg. mais l'assist. mat. de poste ayant omis de l'enregistrer, le maître de poste en a remboursé le contenu.
Jno. Elliot	Moncton	do 11.	25 00	J. et A. McMillan	St. Jean	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Mad. Furgess	Kingston	Mars 11.	44 81	Hodgson et Boyd	Toronto	On a déclaré que \$34.81 seulement ont été reçus.	Enregistré	L'enquête n'a pu établir que cette lettre avait été ouverte pendant qu'elle était confiée au bur. de p.
O. Legge et Cie	Montréal	do 15.	60 00	Commissaires des patentes	Ottawa	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do	Enq. infructueuse. Nulle preuve de la disparition alléguée.
John Mann	Brantford	do	3 50	Rév. S. Rose	Toronto	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enregistré	Nulle trace, faute d'enregistrement.
H. Portelance	B. P. ambulants station du village Bellefleur	do 17.	10 00	H. Portelance	St. Saurer	do	do	do
W. A. Wentworth	B. P. ambulants Waterloo	do	17 00	W. G. Cowrie	Granby	do	do	Supposée avoir été perdue par la négligence du commis de malle qui fut reconnu responsable et en a remboursé le contenu.
H. P. Huff	Crescy	do 20.	3 00	Rév. S. Rose	Toronto	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
P. J. Clarke	Coxheath	do 21.	15 00	Fosyth, Hart et Cie	Halifax, N.E.	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enregistré	Enq. infructueuse. Nulle preuve de la disparition alléguée.

ETAT No. 9.—Etat de tous les cas arrivés, pendant l'année expirée le 30 juin 1873, 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 dans chaque cas par le département.
				Nom.	Placé.			
Mad. Julia James Cornwall.....		1873.	\$ cts.	Frank R. Patch	Montréal.....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enreg	Nulle trace, faute d'enregistrement.
D. H. Bartedo.....	Ingersoll.....	Mars 25.	13 00	Mad. Fraser	Toronto.....	do	do	do
Wm. Green.....	Halifax, N. E.....	do 27.	16 00	Mad. Greenwood	do	do	do	do
Melle. Oliver.....	Toronto.....	do 29.	20 00	Melle. Oliver.....	Ottawa.....	do	do	do
Hy. W. Eddis.....	Port Ferry.....	Avril 1.	5 75	Mad. Eddis.....	Toronto.....	do	do	do
George Tweedy.....	Cherry Valley.....	do 4.	3 00	Hon. Geo. Brown.....	do	do	do	do
Ed. Abel.....	Port Dover.....	do 15.	3 00	J. M. Simon.....	Galt.....	do	do	do
W. E. Brunel.....	St. Roch de Québec.....	do 22.	120 00	John Robbin et Cie	Wethersfield.....	do	do	do
S. Gilbert.....	Walsh.....	do 26.	6 00	Thomas Gilbert.....	Hartford.....	do	Enreg <tr>ée</tr>	Lettre volée en bureau d'Hartford. Le maître de poste en a remboursé le contenu.
T. W. George.....	Amherst.....	do 29.	2 00	Cie. d'Imp. du Globe	Toronto.....	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
G. J. Morgan.....	O s n a b r u c k Centre.	Mai 1.	56 00	Mad. John Rupert	Madoc.....	do	do	Le maître de poste d'Osnabruck Centre ayant négligé de conserver l'enreg., en a remb. le cont. Enq. infructueuse. Nulle preuve de la disparition alléguée.
Melle. E. Clark.....	Camden.....	do 1.	4 34	Charles Bourne.....	Montréal.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do	do
Mad. R. Smith.....	Maynooth.....	do 3.	10 00	Mad. Alrth.....	Renfrew.....	do	do	L'enquête se continue.
Md. McFarlane.....	Farnham Centre	do 7.	15 00	Mad. R. Grant.....	New Aberdeen.....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enreg	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Geo. J. Gagon.....	Sesforth.....	do 11.	50 00	Robert F. Gagon	Toronto.....	do	do	do
Thomas Bennett	New Glasgow.....	do 13.	60 00	Mulholland et Baker.	Montréal.....	do	do	Le maître de poste de New Glasgow ayant omis d'enregistrer cette lettre faite qu'adressée, en a remboursé le contenu.
James Lawson.....	Québec.....	do 20.	12 00	D. Lawson.....	Toronto.....	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.

Alex. Jacques.....	Ottawa.....	Mars 25.	10 00	Mad. A. Jacques.....	Toronto.....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue.	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
R. J. Moffatt.....	Salisbury.....	do 26.	20 00	Daniel et Boyd.....	St. Jean.....	do	do	do
H. O'Meara.....	Ottawa.....	do 22.	5 00	Mlle. L. Rury.....	Basin Chambly.....	do	do	do
S. Marceau.....	St. Roch de Québec.....	Mai 1.	4 00	Mlle. E. Marceau.....	Les Escoutains.....	do	Enreg <tr>ée</tr>	Contenue dans la malle de la Malabar pour Tadoussac; perdue dans la rivière Saguenay, le 21 mai. Subséquentement retrouvé et envoyée à sa destination.
T. McCarthy.....	Frédéricton.....	Jun 2.	6 00	Rankin et fils.....	St. Jean.....	do	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.
R. J. Moffatt.....	Salisbury.....	do 3.	14 00	J. Vassie et Cie.....	do	do	do	do
B. Bailey.....	Yale, (sur bateaux à vapeur).....	do 4.	85 00	Banc. de la Colonie-Britannique.....	Victoria.....	do	do	do
W. Isaac.....	Bowmanton.....	do 4.	2 00	Mr. Beatty.....	Toronto.....	do	do	do
Carbray et Routh.....	Québec.....	do 5.	25 00	Mad. N. Carbray.....	Montréal.....	do	do	do
R. Ross.....	C. de la mal sur le bat. à vap. <i>Peel/ess</i>	do 8.	10 00	F. Lowe et Cie.....	do	do	do	do
Mrs. Devdney.....	Hope.....	do 9.	20 00	Mad. O'Reilly.....	Victoria.....	do	do	do
B. Burland.....	St. Jean.....	do 10.	13 00	J. T. Ostel.....	Montréal.....	do	do	do
John Fetherley.....	Morrisburg.....	do 11.	10 00	B. Halden.....	Toronto.....	do	do	L'enquête se continue.
	Niagara.....	do 11.	20 00	James Graham.....	Leslieville.....	do	do	Nulle trace, faute d'enregistrement.
Mr. Pryce.....	Station London.....	do 12.	5 00	Mad. Pryce.....	Toronto.....	do	do	do
Edwd. Haschley.....	B. de P. ambulant ch. de fer Welland.....	do 14.	45 00	McLean et Craig.....	do	do	do	do
A. W. Brain.....	Toronto.....	do 16.	12 00	Mlle. A. W. Brain.....	Montréal.....	do	do	do
Joseph McQueen.....	Ford.....	do 19.	1 00	John McQueen.....	Warminster.....	do	do	do
C. Lappin.....	Bolton sud.....	do 26.	30 00	Reuter et Kreuss.....	Montréal.....	do	Enreg <tr>ée</tr>	Le maître de poste de Knowlton ayant omis l'enregistrement, en a remboursé le contenu.
S. P. Irwin.....	Aurora.....	do 21.	13 00	R. Spratt.....	Toronto.....	do	Non enreg.	Nulle trace, faute d'enregistrement.

Pour récapitulation, voir page suivante.

RÉCAPITULATION.

Classification.	Enregistrée.	Non enregistrée.
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		119
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	2	
3. Cas où des lettres ont été perdues, détournées ou égarées dans des bureaux de poste, le contenu en ayant été remboursé par l'officier responsable..	19	7
4. Cas où l'on a affirmé que le contenu (ou partie du contenu) avait été perdu ou volé et après remboursé par l'officier responsable.....	12	
5. Cas où le contenu (ou une partie du contenu) a été déclaré égaré, n'ayant nulle preuve de la disparition	22	2
6. Lettres supposées avoir été volées du bureau de poste	6	32
7. Lettres accidentellement détruites dans le parcours de la poste.....	3	
8. Cas où l'enquête se continue.....	8	3
	72	163

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 1873; 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 aux maîtres 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	137	4,758 53	27 90	46	2,108 57	13 39
Acton Vale	Bagot	21	1,318 16	7 10	14	640 63	3 58
Adelaide	Middlesex	38	1,711 11	9 20	15	492 86	4 85
Ailsa Craig	Huron	96	3,712 57	21 05	77	2,274 78	9 57
Albion	Peel	195	10,574 78	58 95	47	2,225 62	27 78
Aldboro'	Elgin	32	2,039 47	10 80	5	105 14	5 14
Alexandria	Glengarry	36	1,960 11	10 70	24	1,646 28	7 80
Allendale	Simcoe	83	4,822 83	26 50	10	378 00	13 36
Allenford	Bruce	30	1,477 65	8 30	11	714 81	3 71
Almonte	Lanark	257	10,685 58	59 80	101	5,775 71	30 64
Amherstburg	Essex	253	9,980 49	58 25	85	4,129 09	28 33
Angus	Simcoe	35	2,228 83	12 00	25	1,326 30	7 33
Appleton	Lanark	12	209 67	1 35	3	70 00	0 57
Arkona	Lambton	112	6,547 53	35 95	24	552 48	17 19
Arkwright	Bruce	30	1,451 82	8 25	17	968 05	3 80
Arnprior	Renfrew	75	3,153 32	18 05	40	1,887 26	10 09
Arthur	Wellington	257	10,495 69	59 95	75	2,936 09	27 10
Arva	Middlesex	12	337 59	2 00	5	231 23	0 84
Athlone	Simcoe	19	999 14	5 45	1	100 00	2 57
Aultsville	Stormont	34	1,200 33	6 90	14	514 27	3 05
Aurora	York	69	2,636 96	15 40	126	6,272 06	8 32
Aylmer, Q.	Ottawa	151	8,032 84	44 80	30	1,476 32	21 39
Aylmer, O.	Elgin	183	10,152 13	56 50	122	5,638 75	27 72
Ayr	Waterloo	318	10,291 76	60 65	134	9,637 50	26 77
Baden	do	41	1,496 64	8 85	27	768 24	3 89
Baileboro'	Durham	5	211 54	1 25	4	169 85	0 77
Baltimore	Northumbland	232	14,247 94	78 60	8	317 85	35 89
Barrie	Simcoe	279	8,845 76	53 40	323	12,368 58	34 90
Bath	Addington	184	8,955 73	49 10	34	1,341 26	22 45
Bayfield	Huron	247	7,706 70	44 50	46	1,619 67	20 48
Beachburg	Renfrew	46	1,938 58	11 05	9	193 03	5 53
Beachville	Oxford	237	8,120 02	48 80	42	2,074 06	21 24
Beamsville	Lincoln	169	5,719 44	33 30	71	3,183 76	15 48
Beauharnois	Beauharnois	67	3,073 49	18 00	33	1,063 42	8 62
Beaverton	Ontario	62	3,511 11	19 60	51	2,203 26	10 74
Bécanour, station.	Mégantic						
Bedford	Missisquoi	28	1,035 02	6 15	46	2,693 95	2 82
Belleville	Hastings	588	17,837 13	107 95	636	20,075 30	61 10
Bell Ewart	Simcoe	5	141 51	0 85	14	379 26	0 50
Bell's Corners	Carleton	55	2,452 29	14 60	8	267 24	6 23
Berlin	Waterloo	287	8,450 36	51 35	319	14,426 16	23 31
Berthier (en haut)	Berthier	209	11,886 38	64 25	46	2,549 13	29 81
Bethany	Durham	51	3,024 24	16 20	27	746 87	7 74
Blairton	Peterboro'	47	1,198 24	7 30	5	193 36	3 90
Bluevale	Huron	37	2,057 18	11 70	21	1,250 36	5 35
Blyth	Huron	47	2,951 63	16 05	33	1,091 13	7 73
Bobcaygeon	Victoria	662	40,699 41	226 85	64	2,832 65	103 92
Bondhead	Simcoe	37	2,159 02	11 60	34	1,526 65	6 57
Bothwell	Kent	247	8,938 72	52 45	83	3,091 43	23 41
Bowmanville	Durham	363	12,079 95	70 15	356	14,370 66	36 95
Bracebridge	Victoria	160	7,507 10	42 30	201	9,227 30	32 65
Bradford	Simcoe	121	5,128 06	28 60	62	3,071 43	17 69
Brampton	Peel	217	7,802 26	45 70	312	17,208 98	24 26
Brantford	Brant	760	22,926 26	138 00	1,081	44,133 95	70 36

ETAT No. 10.—INDIQUANT les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération, pendant l'année expirée le 30 juin 1873—*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.
Bridgewater	Hastings	45	1,590 06	9 45	10	248 03	4 16
Brigham	Brome	64	1,663 07	10 25	2	57 47	4 25
Bright	Oxford	90	3,841 90	22 55	15	584 44	10 23
Brighton	Northumb'land	45	1,844 40	10 75	61	1,671 16	5 27
Brockville	Leeds	253	8,884 77	51 95	452	18,201 62	35 43
Brompton Falls	Richmond	3	150 79	0 85			0 42
Brooklin	Ontario	169	5,366 69	31 95	38	1,422 21	14 73
Brougham	do	24	1,282 58	7 20	26	1,047 52	3 28
Buckingham	Ottawa	46	2,045 52	11 30	10	394 79	5 31
Burford	Brant	139	7,699 13	41 95	26	1,009 93	19 31
Bryson	Pontiac	25	425 86	3 10	8	329 20	1 69
Brussels	Huron	140	7,322 10	40 45	66	3,076 06	19 77
Cacouna	Témiscouata	43	1,738 39	10 05	28	1,587 32	4 35
Caistorville	Lincoln	7	202 30	1 25	5	295 00	0 57
Caledon	Peel	15	652 85	3 85	14	651 06	1 84
Cambray	Victoria	87	3,751 33	21 60	3	33 07	9 84
Campbellford	Northumb'land	137	6,857 38	38 85	57	2,504 14	18 83
Canfield	Haldimand	30	1,655 13	9 45	24	1,088 87	4 28
Cannington	Ontario	122	5,092 40	28 80	45	1,909 26	14 76
Carillon	Argenteuil						
Carleton Place	Lanark	229	14,067 58	75 25	42	2,188 88	36 51
Carronbrook	Ferth	73	4,121 37	22 70	14	495 65	10 88
Castleton	Northumb'land	20	1,187 48	6 50	22	929 60	2 96
Cayuga	Haldimand	722	35,563 90	198 00	126	5,288 44	93 11
Chambly, canton	Chambly	69	2,854 23	16 15	16	598 25	8 58
Chatham	Kent	711	20,149 05	121 60	595	25,496 02	67 13
Chatsworth	Grey	11	429 00	2 50	24	1,206 43	1 54
Chelsea	Ottawa	77	6,425 82	32 95	3	179 50	18 74
Chicoutimi	Chicoutimi	10	619 60	3 40	14	867 05	1 55
Chippawa	Welland	191	5,737 98	33 80	167	9,749 59	15 25
Claremont	Ontario	28	1,976 92	10 30	15	851 70	6 14
Clarence	Russell	32	2,135 86	11 60	6	237 31	5 67
Clarke	Durham	4	240 75	0 85	6	228 40	0 71
Clarksburg	Grey	189	9,170 49	52 15	23	1,002 90	25 38
Clearville	Kent	357	22,781 06	117 55	18	1,003 08	56 94
Clifford	Wellington	175	9,481 78	52 55	51	1,922 33	24 47
Clifton	Welland	303	9,000 65	55 45	162	4,954 69	31 72
Clinton	Huron	285	11,312 17	64 95	234	10,653 97	36 54
Coaticook	Stanstead	24	848 49	4 90	53	2,114 23	5 16
Cobourg	Northumb'land	396	9,866 85	61 40	441	15,689 58	36 15
Colborne	do	233	8,840 79	50 70	84	2,154 93	22 56
Coldwater	Simcoe	122	6,978 97	38 10	26	1,375 56	17 74
Collingwood	Simcoe	307	12,158 69	70 20	188	7,606 48	41 50
Colpoj, baie	Bruce	42	2,223 94	12 30	26	1,057 25	5 90
Columbus	Ontario	82	6,333 54	33 38	16	697 50	16 23
Clomber	Essex	16	946 65	5 05	20	1,329 35	2 45
Compton	Compton	165	10,123 22	54 85	24	1,275 89	26 65
Conestogo	Waterloo	13	740 17	4 20	15	375 61	1 86
Consecon	Prince-Edouard	100	2,235 66	13 75	9	438 87	5 75
Cookshire	Compton	146	10,727 44	56 60	15	713 91	27 17
Clover Hill	Simcoe	2	62 75	0 40	1	6 00	0 43
Cookstown	do	60	2,350 87	13 20	15	650 64	6 68
Cooksville	Peel	19	847 33	4 70	4	97 10	2 21
Cornwall	Stormont	156	4,561 67	27 00	107	5,213 18	13 65
Corunna	Lambton	61	1,966 81	11 70	9	322 18	4 91
Côteau, débarc. du	Soulanges	12	681 99	3 80	4	63 82	1 74
Cowansville	Missisquoi	84	2,416 90	15 15	27	1,400 35	6 29
Craighurst	Simcoe	37	1,520 98	8 80	9	223 59	4 33
Credit	Peel	23	1,232 91	6 65	9	261 44	3 15
Creemore	Simcoe	129	5,215 58	30 35	21	446 92	13 43
Cumberland	Russell	45	2,073 46	11 75	16	1,056 00	5 23
Danville	Richmond	106	2,329 31	14 85	44	1,896 31	6 62

TABLEAU No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
Delaware	Middlesex	93	4,467 79	25 80	37	1,268 20	13 15
Delhi	Norfolk	155	8,192 20	44 90	18	1,021 95	21 54
Delta	Leeds	41	3,033 50	15 90	11	515 69	7 73
Dickinson, déb. de	Stormont	35	2,283 75	12 00	10	275 65	5 84
Douglas	Renfrew	8	427 65	2 40	4	167 50	1 07
Drayton	Wellington	118	6,385 98	35 10	49	2,072 44	17 54
Dresden	Kent	252	14,365 24	77 65	63	3,156 92	36 80
Drumbo	Oxford	21	1,277 75	3 80	47	2,777 67	3 34
Drummondville, O	Welland	313	10,422 34	62 00	67	2,221 64	28 15
Drummondville, Q	Drummond	13	302 09	1 85	7	228 79	96
Duart	Kent	36	2,065 52	11 20	19	1,302 72	5 37
Dunbar	Dundas	23	1,334 10	7 30			3 33
Dunbarton	Ontario	37	2,223 36	12 40	21	1,374 50	6 22
Dundas	Wentworth	273	8,441 14	50 65	354	12,936 78	30 49
Dungannon	Huron	176	10,789 66	58 85	21	993 65	27 04
Dunham	Missisquoi	30	1,382 14	7 65	8	343 20	4 13
Dunnville	Haldimand	239	8,027 02	47 60	91	3,258 44	21 74
Duntroon	Simcoe	1	100 00	50			25
Durham	Grey	677	32,542 68	182 80	189	7,828 36	85 68
Easton's Corners	Grenville	5	397 25	2 10	13	859 25	99
Eganville	Renfrew	63	3,865 32	20 85	16	617 51	10 51
Elmondville	Huron	23	949 27	5 65	9	414 35	2 50
Elora	Wellington	317	9,722 59	59 05	181	6,951 23	29 19
Embro	Oxford	267	12,320 26	68 65	40	1,163 22	32 83
Erin	Wellington	26	1,194 22	6 70	32	1,055 93	3 34
Etobicoke	York	18	748 09	4 20	12	232 12	2 23
Exeter	Huron	243	14,699 13	79 45	80	3,558 39	43 16
Farmersville	Leeds	14	1,033 38	5 50	11	414 92	2 62
Fenelon Falls	Victoria	193	9,334 13	52 35	38	1,446 88	24 70
Fergus	Wellington	271	10,017 20	58 80	149	5,501 95	28 30
Fingal	Elgin	113	6,290 62	35 40	61	3,209 47	16 31
Flesherton	Grey	96	4,308 40	23 85	30	1,712 26	11 35
Florence	Lambton	184	10,803 65	59 05	43	1,979 70	28 62
Fonthill	Welland	735	45,570 38	232 75	42	2,736 18	109 12
Forest	Lambton	139	6,493 35	36 50	44	2,351 40	18 72
Fort Erie	Welland	580	19,326 26	100 60	133	5,100 25	50 95
Frankfort	Hastings						
Franklin Centre	Huntingdon	6	116 50	80	12	886 01	28
Frelighsburg	Missisquoi	17	632 76	3 85	10	213 50	2 25
Gait	Waterloo	392	10,505 71	63 70	734	25,920 22	36 75
Gananoque	Leeds	223	7,504 04	44 75	103	4,109 87	20 54
Garafraza	Wellington	109	4,504 64	25 45	19	697 71	11 72
Garden Island	Frontenac	10	436 69	2 50	9	386 00	1 32
Gaspé, bassin de	Gaspé	88	4,461 02	24 55	13	399 15	12 11
Georgetown	Halton	280	14,600 73	82 10	194	6,620 39	39 22
Georgeville	Stanstead						
Georgia	York	132	5,221 86	29 45	20	991 67	13 49
Glenallan	Wellington	224	7,463 54	43 00	17	793 19	18 94
Glencoe	Middlesex	47	1,441 15	8 80	57	1,731 34	5 26
Goderich	Huron	515	20,715 21	119 30	410	14,992 17	59 60
Grafton	Northumberland	117	6,258 81	33 35	28	1,006 42	16 68
Granby	Shefford	36	1,433 55	8 25	29	1,297 76	4 35
Greenwood	Ontario	16	1,160 40	6 20	5	189 72	1 23
Grenville	Argenteuil	38	1,381 40	8 40	15	853 68	3 57
Grimsby	Lincoln	61	2,529 88	14 60	91	3,513 43	7 87
Guelph	Wellington	592	16,744 43	101 10	1,073	45,452 25	64 58
Hagersville	Haldimand	50	2,898 66	15 85	37	1,582 68	9 36
Hamilton		1,563	47,309 48	280 45	6,564	309,086 73	
Haliburton	Peterboro'	36	1,502 10	8 35	36	1,506 79	4 10
Hampton	Durham	130	6,293 35	35 00	23	1,311 45	16 64
Hanover	Grey	65	2,880 46	16 50	34	1,176 88	7 56

TABLEAU No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
Harriston.....	Wellington.....	200	10,691 69	58 60	108	4,580 92	28 66
Hastings.....	Peterboro'.....	56	2,243 08	12 45	13	625 98	6 20
Hatley.....	Stanstead.....	84	3,765 69	21 80	5	233 50	9 44
Hawkesbury.....	Prescott.....	24	616 12	3 75	31	2,021 76	10 16
Hawkesville.....	Waterloo.....	28	1,484 26	8 35	15	431 54	3 32
Hemmingford.....	Huntingdon.....	5	82 48	65	21	1,220 43	36
Henryville.....	Iberville.....	10	645 50	3 40			1 69
Hespeler.....	Waterloo.....	31	1,638 72	9 20	31	1,132 35	5 01
Hillsburgh.....	Wellington.....	22	1,399 76	7 65	8	358 70	3 60
Holland, débarc. de	York.....	6	355 00	1 85	11	452 52	1 13
Hollen.....	Wellington.....	22	1,014 93	5 60	9	521 61	2 85
Hull.....	Ottawa onest.....	125	5,810 84	32 05	21	1,187 57	15 15
Huntingdon.....	Huntingdon.....	81	3,378 36	18 75	23	647 69	9 53
Ingersoll.....	Oxford.....	304	12,279 14	71 30	718	34,818 62	40 84
Inverhuron.....	Bruce.....	47	3,663 48	19 70	10	425 44	9 15
Invermay.....	do.....	33	1,026 16	6 10	25	1,081 91	1 92
Inverness.....	Mégantic.....	62	2,404 84	13 75	26	916 79	6 97
Iroquois.....	Dundas.....	71	1,770 02	11 20	21	733 10	4 78
Jarvis.....	Haldimand.....	94	5,140 12	28 45	45	2,776 68	15 25
Joliette.....	Joliette.....	134	9,932 43	52 50	15	571 67	25 05
Jordan.....	Welland.....	71	3,424 37	19 25	8	399 87	8 54
Kamouraska.....	Kamouraska.....	215	9,807 58	54 60	39	1,527 17	24 51
Kazabazua.....	Ottawa.....	2	20 00	15	1	11 71	07
Keene.....	Peterboro'.....	101	4,338 48	23 98	24	1,214 72	11 19
Kemptville.....	Grenville.....	98	5,155 06	28 45	30	1,243 44	14 02
Kincardine.....	Bruce.....	232	9,260 14	53 70	218	11,304 92	26 66
King.....	York.....	34	1,073 26	6 20	13	675 21	4 19
Kingston.....	Frontenac.....	869	25,000 44	151 00	1,008	41,970 05	
Kingsville.....	Essex.....	212	11,601 63	61 20	56	2,928 07	27 76
Kippen.....	Huron.....	1	27 00	20			44
Kirkfield.....	Victoria.....	138	10,687 81	56 00	6	337 15	27 04
Klineburg.....	York.....	10	473 08	2 65	11	97 90	1 25
Knowlton.....	Brome.....	36	1,617 91	9 35	16	479 56	8 24
Komoka.....	Middlesex.....	17	530 60	3 05	22	1,287 95	1 87
Lachute.....	Jacques-Cartier.....	17	435 48	3 00	18	472 58	1 83
Lacolle.....	Argenteuil.....	76	4,155 71	22 45	23	1,195 89	10 12
Lanark.....	St. Jean.....	74	3,806 22	21 90	14	401 90	9 96
Lanark.....	Lanark.....	218	12,407 04	67 15	15	961 07	31 40
Laprairie.....	Laprairie.....	41	2,965 56	15 70	120	1,008 75	7 44
L'Assomption.....	L'Assomption.....				9	636 00	06
Leamington.....	Essex.....	513	31,487 04	169 85	64	3,709 05	78 91
Leeds.....	Mégantic.....	25	1,011 07	6 00	10	407 44	3 09
Lefroy.....	Simcoe.....	12	706 75	3 85	17	789 00	2 18
Lennoxville.....	Richmond.....	92	2,158 02	14 00	74	2,644 33	8 95
Leslie.....	York.....	29	949 40	5 65	52	634 22	3 06
Lévis.....	Lévis.....	25	900 53	5 30	26	934 47	2 50
Lindsay.....	Victoria.....	435	15,982 79	92 90	434	21,096 44	48 92
Listowel.....	Perth.....	510	25,803 50	144 00	128	6,248 44	73 16
Lloydtown.....	York.....	5	350 60	1 85	13	593 70	1 34
London.....	Middlesex.....	1,787	44,409 98	283 75	3,019	111,174 82	
Longueuil.....	Chambly.....	3	101 85	60	2	31 00	25
Longwood.....	Middlesex.....	59	3,038 53	16 80	25	880 63	8 57
L'Orignal.....	Prescott.....	225	11,559 91	63 25	32	1,486 10	30 25
Loughboro'.....	Frontenac.....	54	3,247 40	17 45	3	195 42	6 45
Lotbinière.....	Lotbinière.....						
Lucan.....	Euron.....	158	8,652 39	47 70	65	2,769 52	22 23
Lucknow.....	Bruce.....	472	24,735 19	137 30	122	5,721 17	63 75
Lyn.....	Leeds.....	41	1,674 96	9 55	59	2,815 40	4 37
Lyndon.....	Wentworth.....	56	2,975 96	15 65	12	328 84	7 49
Lynedoch.....	Norfolk.....	161	7,580 96	42 90	18	588 76	19 08
Madoc.....	Hastings.....	279	9,320 33	52 90	42	1,600 30	24 87

RAPPORT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
Nagog	Stanstead	91	3,586 65	21 10	9	359 65	9 41
Manchester	Ontario	16	635 08	3 55	8	294 05	1 73
Manilla	Victoria	46	1,843 60	10 35	26	1,146 20	5 22
MansonvillePotton	Brome	89	4,668 69	26 25	6	218 00	11 66
Maple	York	14	878 34	4 65	8	457 65	2 41
Markdale	Grey	75	4,236 95	23 50	14	752 05	10 60
Markham	York	74	5,074 57	27 10	75	2,874 48	15 52
Martintown	Glenarry	2	110 00	60	6	250 90	27
Massawippi	Stanstead	9	460 16	2 65	1	7 00	1 17
Matane	Rimouski	3	250 00	1 30	1		86
Matapedia	Bonaventure	108	6,424 53	34 25	7	128 50	28 77
Maxwell	Grey	63	2,352 94	13 45	12	340 45	5 90
McGillivray	Huron	44	1,727 41	9 70	13	461 20	4 61
Meadowvale	Peel	16	1,048 12	5 80	9	508 50	1 90
Meaford	Grey	443	23,478 27	129 35	105	5,169 34	62 39
Melbourne	Richmond	43	1,607 58	9 45	28	918 38	7 12
Merrickville	Grenville	126	8,508 03	45 30	22	958 35	22 71
Mildmay	Bruce	73	3,411 80	19 40	10	120 18	8 55
Milford	Prince-Edouard	31	892 65	5 05	17	574 90	2 08
Millbank	Perth	37	2,269 27	12 35	24	1,043 15	6 54
Millbrook	Durham	291	14,395 66	80 40	62	2,549 20	37 16
Mille Roches	Stormont	4	130 10	75	6	359 32	33
Milton	Halton	398	26,886 01	142 25	137	6,918 58	68 02
Milverton	Perth	20	717 98	4 40	5	112 00	1 81
Minden	Peterboro'	380	19,558 15	107 85	49	2,195 32	49 65
Mitchell	Perth	188	8,037 23	46 20	152	6,976 14	27 59
Mohawk	Brant	39	2,665 45	14 60	12	658 56	2 50
Mono Mills	Simcoe	20	1,077 83	5 93	24	618 78	2 79
Montmagny	Montmagny	26	1 036 03	6 00	28	626 76	2 57
Montreal	Hochelaga	1,557	59,595 10	340 20	11,826	532,353 82	
Moore	Lambton	87	4,433 57	24 55	30	1,145 18	12 44
Morpeth	Kent	77	4,513 68	24 50	41	1,644 01	11 44
Morrisburg	Dundas	52	1,622 97	8 85	50	1,801 63	5 00
Morrison	Wellington	33	1,467 40	8 05	26	1,592 33	3 81
Morton	Leeds	29	2,310 93	12 15	5	356 33	5 79
Mount Brydges	Middlesex	59	2,717 17	15 25	20	761 56	7 02
Mount Elgin	Oxford	3	147 22	90	3	119 00	1 13
Mount Forest	Grey	483	16,643 60	97 65	177	6,794 76	44 62
Mount Vernon	Brant	9	280 71	1 65	2	12 25	70
Malbaie	Charlevoix	56	3,369 48	17 95	63	2,671 54	8 41
Nain	Middlesex	9	439 25	2 50	18	613 91	1 52
Nanticoke	Haldimand	77	4,564 05	25 30	5	168 52	11 42
Napanee	Lennox	229	9,207 92	52 10	283	8,729 17	27 58
Napier	Middlesex	65	3,305 73	18 55	23	973 37	8 53
Napierville	Napierville	105	6,035 10	33 40	6	72 31	16 11
Nassaggiweya	Halton	94	4,037 07	22 60	25	1,334 01	9 85
Neustadt	Grey	42	2,933 75	16 15	12	718 90	7 75
Newboro'	Leeds	86	3,983 16	21 95	24	1,563 07	10 29
Newburgh	Addington	173	7,508 32	42 95	18	796 46	19 62
Newbury	Middlesex	56	2,871 28	16 10	32	1,087 36	8 59
Newcastle	Durham	164	4,113 88	25 55	174	7,114 63	12 47
New Dundee	Waterloo	16	1,012 65	5 45	6	356 50	2 53
New Edinburgh	Russell	21	993 96	5 45	10	231 75	3 88
New Hamburg	Waterloo	43	2,766 34	15 30	78	3,756 48	7 33
New Market	York	136	4,156 35	24 40	154	5,895 10	13 96
Niagara	Lincoln	300	13,020 79	74 85	121	5,217 70	36 17
Nicolet	Nicolet	106	7,447 88	39 15	21	608 77	18 60
Normanton	Bruce	191	10,958 31	59 40	61	2,210 04	27 89
North Augusta	Grenville	45	2,746 44	14 75	3	44 40	7 02
North Douro	Peterboro'	299	12,276 41	69 55	25	929 63	32 00
North Gower	Carleton	107	8,242 34	42 55	5	330 00	29 65

RAPPORT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.	
North Port	Prince-Edouard.	18	851	44	4	70	6	459	26	2 25
Norval	Halton	27	1,375	08	7	80	11	323	86	3 56
Norwich	Oxford	555	29,106	19	158	00	109	6,463	89	74 53
Norwood	Peterboro'	87	2,778	67	16	00	27	1,017	39	7 35
Oakland	Brant	47	3,158	38	17	05	4	213	60	7 89
Oakville	Halton	382	14,341	80	83	80	146	4,640	42	37 46
Odessa	Addington	65	2,841	36	16	15	20	869	07	7 39
Oil Springs	Lambton	43	1,812	93	10	30	26	1,454	38	4 90
Omemece	Victoria	153	8,463	88	46	60	25	1,070	81	21 58
Onslow	Pontiac	10	204	00	1	25	2	110	00	80
Orangeville	Wellington	265	10,241	23	60	20	129	5,249	06	28 63
Orillia	Simcoe	409	15,321	99	90	25	200	7,868	28	51 35
Ormstown	Châteauguay	27	1,848	99	10	00	12	873	65	4 76
Orono	Durham	200	11,483	07	62	20	31	1,766	26	29 84
Orwell	Elgin	40	2,024	89	11	25	5	216	60	5 42
Osceola	Renfrew	84	6,841	86	35	50	9	524	02	17 10
Osgoode	Russell	33	1,442	20	8	30	11	559	12	3 93
Oshawa	Ontario	440	14,357	16	82	30	597	30,386	30	50 44
Ottawa		1,593	51,581	59	304	20	1,164	44,908	11	.....
Otterville	Oxford	409	21,952	07	120	85	18	748	17	54 99
Owen Sound	Grey	365	11,808	49	69	55	465	18,870	49	36 84
Paisley	Bruce	253	14,599	18	79	20	130	6,193	40	41 19
Pakenham	Lanark	65	3,241	12	17	95	18	872	82	9 56
Falermo	Halton	29	1,192	85	6	90	22	956	19	3 11
Paris	Brant	301	7,997	75	49	40	229	8,654	13	25 93
Parkhill	Middlesex	185	6,920	39	40	10	77	3,560	42	18 37
Parry Sound	Dist. d'Algoma.	129	6,538	72	36	30	41	2,218	43	18 07
Paspébiac	Bonaventure	149	10,087	51	53	40	10	326	45	26 90
Patterson	York	10	301	25	1	95	37	1,837	95	1 03
Pembroke	Renfrew	299	10,549	69	61	65	77	3,374	02	33 32
Penangrishene	Simcoe	84	4,822	13	25	70	60	3,632	12	12 38
Percé	Gaspé	74	1,798	55	10	90	8	156	75	5 03
Perth	Lanark	140	4,323	95	26	60	168	8,084	21	15 39
Peterboro'	Peterboro'	420	14,280	30	84	55	366	13,534	11	51 47
Petrolia	Lambton	585	20,655	18	121	85	99	3,969	62	55 86
Phillipsburg	Missisquoi						2	14	14	.....
Pickering	Ontario	18	606	85	3	70	16	801	12	1 80
Picton	Prince-Edouard.	440	11,634	23	71	60	172	5,850	95	30 68
Pike River	Missisquoi	7	290	12	1	60	4	77	00	72
Plantagenet	Prescott	180	11,867	28	63	35	13	728	60	29 97
Pointe Lévis, Est.	Lévis	16	503	84	2	65	7	129	80	1 93
Pointe St. Charles	Jacques-Cartier	20	737	42	4	60	11	406	00	7 51
Portage-du-Fort	Pontiac	73	3,345	08	19	00	28	1,454	18	9 16
Port Burwell	Elgin	113	3,657	20	21	85	96	5,400	13	10 17
Port Carling	Victoria	6	87	70	65	2		63	00	22
Port Colborne	Welland	244	8,143	99	47	80	97	4,916	69	22 92
Port Dalhousie	Lincoln	169	7,262	99	41	60	25	861	45	19 90
Port Dover	Port	349	17,212	22	93	85	84	3,560	11	44 56
Port Hope	Durham	730	21,348	21	127	85	454	16,341	04	64 65
Port Perry	Ontario	185	6,157	82	36	55	17	5,646	34	17 73
Port Robinson	Welland	173	13,114	28	69	25	27	705	05	33 67
Port Rowan	Norfolk	135	6,794	70	37	45	48	1,854	05	20 70
Port Ryerse		19	765	37	4	50	3	122	00	1 90
Port Stanley	Elgin	85	3,148	95	18	10	87	2,668	41	9 13
Prescott	Grenville	475	16,757	77	99	10	121	4,181	72	46 95
Preston	Waterloo	52	1,634	56	9	60	61	1,813	71	4 55
Princeville	Grey	64	3,643	14	19	55	20	487	17	9 31
Prince Albert	Ontario	90	2,741	99	15	85	21	992	52	8 26
Princeton	Oxford	191	6,298	15	37	35	28	1,089	19	15 91
Puslinch	Wellington	147	8,737	80	46	25	10	446	91	23 64
Quebec	Quebec	852	30,529	21	176	70	1,261	54,954	61	.....

TABLEAU No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
Ratho.....	Oxford.....	32	2,229 60	12 00	1	17 75	7 05
Renfrew.....	Renfrew.....	127	3,705 84	21 35	33	1,379 89	11 39
Richmond, Q.....	Richmond.....	89	2,588 14	15 90	43	1,551 62	10 40
Richmond, O.....	Carleton.....	29	1,812 28	9 80	8	456 25	4 71
Richmond Hill.....	York.....	137	5,967 92	33 35	65	2,436 96	17 95
Ridgetown.....	Kent.....	129	5,902 50	33 50	42	1,596 85	15 08
Rimouski.....	Rimouski.....	113	7,348 26	39 40	35	1,877 45	21 12
Rivière David.....	Yamaska.....	1	32 63	20	4	147 88	08
Riversdale.....	Bruce.....	111	4,903 54	28 40	18	565 73	12 34
Rivière-du-Loup (en bas).....	Temiscouata.....	44	2,246 97	12 40	37	2,006 33	5 95
Rivière-du-Loup (en haut).....	Maskinongé.....	77	4,403 59	23 50	7	420 65	11 00
Robinson.....	Compton.....	2	152 30	80	11	372 78	89
Rockingham.....	Renfrew.....	37	1,713 70	9 40	6	405-30	4 55
Rock Island.....	Stanstead.....	167	7,184 04	40 80	8	373 12	17 98
Rockwood.....	Wellington.....	93	3,418 99	19 80	40	1,467 11	9 12
Rodgerville.....	Huron.....	19	1,378 62	7 40	15	1,017 24	4 31
Rondeau.....	Kent.....	233	12,805 22	69 80	71	3,330 09	33 02
Rosemont.....	Simcoe.....	35	1,760 64	-9 70	12	581 75	4 85
Roxton Falls.....	Shefford.....	1	28 50	20	8	185 54	07
St. André.....	Argenteuil.....	108	6,736 74	36 60	47	2,417 57	18 34
Ste. Anne de la Pocatière.....	Kamouraska.....	22	988 15	5 65	17	477 84	2 46
Ste. Athanase.....	Iberville.....	19	333 17	2 30	1	100 00	83
Ste. Catherine.....	Lincoln.....	665	20,955 38	125 30	1,187	48,294 85	68 74
St. Césaire.....	Rouville.....	118	1,124 36	9 55	7	149 90	2 79
St. Christophe.....	Arthabaska.....	76	3,411 61	19 05	36	985 56	8 52
Ste. Croix.....	Lotbinière.....	16	699 50	3 90	15	571 00	1 74
St. Eustache.....	Two Mountains.....	17	1,385 56	7 30	20	953 42	3 45
St. Ferdinand.....	Megantic.....						
St. George.....	Brant.....	67	3,288 35	18 50	43	1,464 55	8 71
St. Hugues.....	Bagot.....				2	62 00	
St. Hyacinthe.....	St. Hyacinthe.....	30	1,392 72	8 10	108	3,464 73	4 53
St. Jacob.....	Waterloo.....	204	11,662 66	63 45	24	688 15	29 15
St. Jean Chrysos- tôme.....	Chateauguay.....	75	4,353 94	23 85	9	374 18	11 07
St. Jérôme.....	Terrebonne.....	176	8,680 10	48 30	4	160 12	21 71
St. Jean.....	St. John's.....	56	1,241 37	7 55	99	5,000 96	4 10
Ste. Marie.....	Perth.....	292	11,726 27	68 05	241	8,911 51	34 25
St. Paul, Baie.....	Charlevoix.....	7	384 25	2 05	1	34 50	95
St. Polycarpe.....	Soulanges.....	4	355 00	1 80	2	70 00	89
Ste. Rémi.....	Napierville.....	40	2,192 74	11 95	15	334 54	5 51
St. Roch.....	Québec (cité).....	45	1,834 84	10 60	20	1,164 95	5 04
St. Sauveur.....	Québec (banlieue).....				4	169 00	06
St. Scholastique.....	Deux-Montagn's.....	11	613 70	3 60	9	342 16	1 54
St. Thérèse de Blainville.....	Terrebonne.....	10	604 41	3 40	3	135 00	1 50
St. Thomas.....	Elgin.....	510	17,549 80	103 70	383	12,593 04	65 03
St. William.....	Norfolk.....	11	179 41	1 25	8	156 47	44
Sandwich.....	Essex.....	129	6,018 21	33 60	47	1,529 93	16 87
Sarnia.....	Lambton.....	374	12,065 94	71 00	372	12,905 12	42 64
Saugeen.....	Bruce.....	221	10,470 66	59 25	82	4,292 70	27 50
Scarboro'.....	York.....	25	920 61	5 10	31	2,057 08	2 69
Schomberg.....	York.....	8	286 05	1 85	25	1,270 72	98
Scotland.....	Brant.....	119	7,628 68	40 55	26	1,355 09	19 11
Seaforth.....	Huron.....	303	15,757 05	87 60	155	7,252 01	45 75
Selkirk.....	Haldimand.....	97	5,263 80	29 55	37	2,094 61	13 24
Seneca.....	do.....	564	31,154 13	169 45	97	3,275 78	80 73
Severn Bridge.....	Victoria.....	7	91 86	60	4	156 15	24
Shakespeare.....	Perth.....	47	1,758 66	10 80	11	422 80	4 79

TABLEAU No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
Shannonville.....	Hastings.....	48	2,646 40	15 25	10	419 29	6 99
Sharon.....	York.....	13	796 43	4 35	10	533 15	1 99
Sherbrooke.....	Richmond.....	219	5,190 29	32 95	200	8,598 96	23 92
Simcoe.....	Norfolk.....	499	13,966 53	85 90	256	10,940 17	38 62
Singhampton.....	Grey.....	57	4,170 26	21 80	13	611 40	10 51
Smith's Falls.....	Lanark.....	648	46,733 81	243 55	78	4,772 98	112 35
Smithville.....	Lincoln.....	403	24,394 71	131 30	27	1,152 86	61 16
Sombra.....	Lambton.....	53	3,473 78	18 90	26	1,588 03	9 00
Somerset.....	Megantic.....	6	394 84	2 20	3	187 21	97
Sorel.....	Richelieu.....	86	2,488 31	14 95	76	2,542 14	7 15
Sud, Québec.....	Lévis.....	31	1,049 55	6 10	26	985 07	3 32
Sparta.....	Elgin.....	26	1,099 40	6 20	37	2,555 90	3 44
Spencerville.....	Grenville.....	15	656 61	3 60	15	605 77	1 83
Springford.....	Oxford.....	105	5,941 97	32 40	2	57 70	14 91
Stanford.....	Arthabaska.....	4	154 97	95	9	327 72	37
Stanstead.....	Stanstead.....	99	2,991 42	17 40	47	2,206 75	10 47
Stayner.....	Simcoe.....	117	6,262 57	34 30	76	3,049 30	17 84
Stirling.....	Hastings.....	97	6,280 85	34 00	24	776 44	17 00
Stoney Creek.....	Wentworth.....	35	1,517 13	8 75	10	372 75	3 81
Stouffville.....	York.....	55	3,324 52	17 95	31	1,428 53	9 02
Strabane.....	Wentworth.....	33	1,485 82	8 60	19	1,036 78	4 07
Staffordville.....	Elgin.....	10	523 16	3 00	17	1,039 35	1 44
Stratford.....	Perth.....	396	12,515 22	73 85	341	13,215 92	49 01
Strathroy.....	Middlesex.....	277	8,277 38	49 95	311	10,594 46	24 75
Streetsville.....	Peel.....	129	5,650 06	31 65	32	1,432 51	14 76
Sturton.....	Brome.....	6	233 95	1 50	2	56 82	85
Sweetsburg.....	Missisquoi.....	46	2,186 23	12 75	14	528 05	5 49
Sylvan.....	Middlesex.....	3	256 25	1 40	3	63 40	64
Tadousac.....	Saguenay.....				1	30 00	
Tamworth.....	Addington.....	33	1,283 16	7 45	7	406 18	3 30
Tara.....	Bruce.....	33	1,596 51	9 05	19	391 26	4 26
Tavistock.....	Perth.....				15	808 05	
Teeswater.....	Bruce.....	116	5,807 27	32 15	61	3,302 60	15 24
Terrebonne.....	Terrebonne.....	20	1,185 97	6 40	61	3,846 14	3 02
Thamesford.....	Oxford.....	7	473 00	2 60	18	1,033 53	1 18
Thamesville.....	Kent.....	123	6,188 76	34 65	40	1,329 11	17 01
Thornhill.....	York.....	18	1,122 04	6 15	18	921 51	3 52
Thorold.....	Welland.....	197	7,350 46	42 00	122	4,477 89	21 49
Trois-Rivières.....	St. Maurice.....	200	8,593 78	49 00	126	4,580 04	24 03
Thurso.....	Ottawa.....	12	552 19	3 25	8	399 25	2 23
Tilbury, Est.....	Kent.....	2	148 45	80	11	760 68	43
Tilsonburg.....	Oxford.....	310	14,860 11	84 15	126	5,415 20	40 03
Tiverton.....	Bruce.....	48	2,753 75	14 90	11	558 95	7 11
Toronto.....	York.....	2,992	77,943 29	468 70	16,577	710,328 07	
Tottenham.....	Simcoe.....	7	492 00	2 55			1 35
Trenton.....	Hastings.....	75	3,268 55	18 80	73	3,033 83	9 73
Tullamore.....	Peel.....	31	1,312 34	7 70	19	1,337 50	3 29
Ulverton.....	Drummond.....	15	717 21	4 30	3	53 00	2 27
Union.....	Elgin.....	39	2,903 72	15 10	13	359 52	7 31
Uxbridge.....	Ontario.....	222	7,259 68	43 40	99	3,919 52	22 34
Valleyfield.....	Beauharnois.....	65	4,139 39	22 25	14	723 14	10 61
Vanbrugh.....	Renfrew.....	93	7,364 55	38 35			18 40
Vankleek Hill.....	Prescott.....	80	5,021 31	27 20	29	1,683 83	13 21
Vienna.....	Elgin.....	657	37,633 35	203 35	66	2,791 36	94 95
Vittoria.....	Norfolk.....	130	4,114 99	24 35	40	1,758 86	10 55
Vroomantou.....	Ontario.....	10	422 26	2 30	6	213 75	1 31
Wales.....	Stormont.....	19	994 15	5 85	3	185 00	2 71
Walkerton.....	Bruce.....	572	20,241 09	118 55	282	12,339 21	53 06
Wallaceburg.....	Kent.....	209	12,725 92	69 80	47	2,448 77	32 57
Wallacetown.....	Elgin.....	81	4,893 54	26 05	31	1,751 43	13 24
Wardsville.....	Middlesex.....	260	15,195 22	83 20	48	1,979 97	38

ETAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'articles d'argent en operation, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

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 alloués aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Warkworth	Northumberland	111	6,907 25	37 65	31	1,220 61	18 24
Warsaw	Peterboro'	67	4,277 69	23 00	7	353 11	10 70
Warwick	Lambton	40	2,298 55	12 90	12	549 04	5 99
Waterdown	Wentworth	70	2,544 92	14 55	31	1,164 08	6 64
Waterford	Norfolk	326	13,458 00	75 50	87	5,129 14	34 49
Waterloo, Q	Shefford	22	1,117 68	6 00	23	892 21	7 87
Waterloo, O	Waterloo	77	3,049 31	18 10	395	10,001 30	8 07
Watford	Lambton	65	4,020 64	21 85	47	1,999 76	12 35
Welland	Welland	411	17,517 92	98 00	213	7,746 34	46 23
Welland Port	Lincoln	134	8,371 98	44 80	18	836 25	20 99
Wellesley	Waterloo	39	2,984 97	15 35	20	1,240 12	7 66
Wellington	Prince-Edouard	143	5,193 75	29 50	18	862 43	13 17
Wellington Square	Halton	102	4,833 38	26 80	47	1,977 89	12 90
West Farnham	Missisquoi	4	144 73	75	9	246 73	63
West Flamboro'	Wentworth	24	831 68	4 65	9	334 65	2 49
West Winchester	Dundas	44	2,706 75	14 40	15	653 32	9 54
Weston	York	74	3,373 67	19 00	54	2,775 47	9 74
Whitby	Ontario	205	6,072 04	36 70	260	9,439 10	19 61
Whitevale	do	5	328 27	1 80	7	368 65	94
Widder, station de	Lambton	74	3,314 96	18 50	44	1,833 45	9 88
Windsor	Essex	568	14,821 61	90 05	347	12,642 90	59 32
Wingham	Huron	199	8,518 56	48 45	94	4,529 77	22 29
Woodbridge	York	36	1,609 45	8 80	213	10,046 58	4 90
Woodham	Perth	9	618 00	3 35	14	1,137 15	1 88
Woodslee	Essex	41	1,604 73	9 55	7	376 05	4 15
Woodstock	Oxford	539	16,974 80	100 55	473	17,721 06	53 14
Woodville	Victoria	168	9,125 71	51 35	18	852 38	24 34
Wroxeter	Huron	340	20,920 51	113 00	74	4,722 35	53 78
Wyoming	Lambton	50	2,428 97	13 25	22	1,347 07	7 73
Yerk	Haldimand	92	5,196 07	28 65	20	1,391 54	13 23
Yorkville	York	79	2,273 72	14 15	84	3,900 91	11 57
Zurich	Huron	118	8,737 17	45 65	20	1,294 32	21 97
		75,084	3,198,714 10	18,110 70	74,990	3,198,410 78	7,997 53

P. LESUEUB,
Surintendant en Chef.

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, 1873 dans la Nouvelle-Ecosse ; le comté dans lequel chaque bureaux 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 aux maîtres de postes.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commission- reues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.	Commission alloué aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Amherst	Cumberland	183	6,639 93	38 05	368	11,637 21	16 60
Annapolis	Annapolis	363	9,481 46	57 45	224	9,548 30	23 71
Antigonish	Antigonish	454	15,784 82	91 80	297	7,969 50	39 46
Arichat	Richmond	852	39,066 85	213 50	300	11,511 22	97 67
Aylesford	King's	72	3,504 12	19 80	41	980 97	8 76
Baddeck	Victoria	334	13,404 83	75 10	195	5,410 19	33 51
Barrington	Shelburne	391	17,155 22	95 15	118	6,146 46	42 77
Bear River, côté ouest	Digby	115	3,893 99	22 90	49	1,697 91	9 74
Berwick	King's	80	3,440 67	18 45	58	2,415 63	8 60
Bridgetown	Annapolis	611	22,224 32	127 95	309	15,379 71	55 56
Bridgewater	Lunenburg	440	16,105 48	93 60	199	9,475 42	40 26
Caledonia Corner	Queen's	156	7,061 11	39 55	31	885 06	17 65
Canning	King's	129	4,661 74	26 65	55	1,987 79	11 65
Cape Canso	Guysborough	161	4,629 27	28 05	62	3,186 61	11 57
Chester	Lunenburg	172	7,223 07	40 25	58	1,650 52	18 06
Christmas Isle	Cape Breton	35	2,314 41	12 25	20	714 36	5 79
Cow Bay	do	678	41,550 55	219 00	29	1,108 23	103 88
Cross Roads	Guysborough	31	623 32	4 05	12	476 95	1 56
Dartmouth	Halifax	40	1,617 48	9 50	57	1,386 76	4 04
Digby	Digby	371	15,348 42	86 25	127	3,892 09	38 37
Five Islands	Colchester	25	1,458 34	7 65	3	72 41	3 65
Granville passag.de	Annapolis	89	2,430 32	14 85	68	3,177 73	6 08
Great Village	Colchester	31	1,443 05	7 85	13	390 18	3 61
Guysborough	Guysborough	648	27,927 60	156 00	144	3,946 54	69 82
Halifax	Halifax	1,124	48,968 37	273 45	13,639	693,065 65	.....
Hantsport	Hants	75	3,107 35	17 70	25	738 61	7 77
Kentville	King's	242	8,361 87	48 00	137	4,905 40	20 90
Laurencoetown	Annapolis	132	6,322 48	34 90	42	1,714 92	15 80
Lingan	Cape Breton	161	12,391 89	64 10	2	42 95	30 98
Little Glace Bay	do	756	45,341 11	241 35	28	1,048 90	113 35
Liverpool	Queen's	2,653	175,009 95	924 25	234	10,236 32	437 52
Locke Port	Shelburne	149	4,837 53	27 95	31	1,132 46	12 09
Londonderry	Colchester	47	1,798 30	10 20	21	777 37	4 50
Lower Horton	King's	37	2,797 07	14 95	16	313 73	6 99
Lunenburg	Lunenburg	207	7,400 22	43 40	67	2,743 36	18 50
Mabou	Inverness	278	12,671 57	70 70	66	2,112 54	31 68
Mahone Bay	Lunenburg	670	41,848 12	223 20	38	1,931 99	104 62
Maitland	Hants	102	2,788 92	17 05	21	677 56	7 07
New Glasgow	Pictou	371	11,618 88	69 30	242	8,253 24	29 05
Newport	Hants	94	3,804 62	21 35	15	497 44	9 47
Newport, déb.de.	do	17	410 51	2 70	.....	.....	1 03
New Ross	Lunenburg	29	641 94	3 85	12	500 08	1 60
Nord Sydney	Cape Breton	520	24,082 92	132 60	158	7,327 73	60 21
Oxford	Cumberland	54	2,460 25	13 50	22	738 29	6 15
Parrsboro'	do	389	16,088 67	88 70	61	2,998 02	40 22
Pictou	Pictou	383	12,896 05	75 45	435	16,941 54	32 20
Pineo Village	Kings	50	2,757 36	14 70	1	6 75	6 89
Port Hastings	Inverness	266	11,473 78	65 50	54	1,747 56	28 68
do Hawkesbury	Richmond	100	3,187 93	18 65	95	3,498 23	7 97
do Hood	Inverness	269	11,394 19	63 15	75	2,827 80	28 48
do Medway	Queens	132	5,667 83	32 45	30	1,289 25	14 17

ETAT No. 10.—Indiquant le nombre de mandats d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
Port Mulgrave.....	Guysborough....	146	4,520 44	26 90	69	3,117 73	11 30
do William's.....	King's.....	28	1,190 16	7 00	16	1 425 57	2 97
Pugwash.....	Cumberland....	174	6,559 22	37 35	57	2,082 42	16 39
Rivière Jean.....	Pictou.....	113	6,787 02	36 90	16	819 92	16 97
do Philippe.....	Cumberland....	58	2,005 78	11 90	13	322 54	5 01
Sandy Cove.....	Digby.....	36	1,526 94	8 55	11	438 07	3 81
Sheet Harbor.....	Halifax.....	9	329 69	1 95			0 82
Shelburne.....	Shelburne....	554	32,412 23	174 80	97	4,674 57	81 03
Sherbrooke.....	Guysborough....	376	17,753 45	98 05	101	4,347 47	44 38
Shubénacadie.....	Hants.....	59	2,933 47	16 15	21	839 52	7 33
St. Pierre.....	Cap Breton....	250	10,097 44	56 50	62	1,641 81	25 24
Stellarton.....	Pictou.....	231	9,459 94	55 05	69	2,100 44	23 65
Sydney.....	Cap Breton....	901	39,129 39	219 90	225	8,394 50	97 82
do Mines.....	do.....	74	2,674 77	15 50	15	473 31	6 69
Tangier.....	Halifax.....	17	717 61	4 05			1 79
Tatamagouche.....	Colchester....	75	3,313 98	18 60	34	1,646 98	8 28
Truro.....	do.....	338	11,350 39	66 40	533	20,659 25	28 38
Tusket.....	Yarmouth....	53	1,291 34	8 55	10	424 59	3 23
Wallace.....	Cumberland....	216	8,544 26	48 55	50	2,315 48	21 36
West Bay.....	Inverness....	92	2,496 03	14 25	17	623 38	6 24
West Port.....	Digby.....	69	1,271 61	8 40	34	1,634 88	3 18
Weymouth.....	do.....	115	3,116 83	18 55	112	5,597 20	7 79
Whycocomagh.....	Inverness....	266	12,187 93	67 80	101	2,310 29	30 47
Wilmot.....	Annapolis....	283	11,877 88	67 20	118	4,231 47	29 69
Windsor.....	Hants.....	206	7,966 94	46 30	328	11,938 07	19 91
Wolfville.....	King's.....	218	8,109 58	46 75	170	5 969 91	20 27
Yarmouth.....	Yarmouth....	692	31,580 60	176 40	635	25,553 76	78 95
		21,420	990,324 97	5,477 05	31,316	985,692 60	1,853 21

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

P. LE SUEUR,
Surintendant en Chef.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 10.—Indiquant les bureaux de mandats d'argent en opération dans la province du Nouveau-Brunswick, en aucun temps durant l'année expirée le 30 juin 1873; 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 ceux à chaque bureau respectivement; et la part allouée comme rétribution aux maîtres 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.
Andover	Victoria	142	9,714 65	51 25	63	4,143 71	24 90
Baie Verte	Westmoreland ..	127	6,250 41	35 00	45	2,367 62	23 61
Bathurst	Gloucester	439	27,071 75	144 00	91	4,193 47	212 32
Buctouché	Kent	159	8,301 93	43 80	23	645 77	29 61
Campbellton	Ristigouche	200	13,364 32	71 10	6	329 00	100 54
Campo Bello	Charlotte	34	894 49	5 80	1	39 04	2 71
Canterbury, station	York	156	6,552 63	35 80	1	7 95	18 97
Caracquette	Gloucester	45	2,492 08	13 65	9	463 60	22 32
Carleton	St. Jean	76	3,240 18	18 05	24	522 61	11 85
Chatham	Northumberland ..	891	47,683 37	258 90	130	5,173 11	297 14
Dalhousie	Ristigouche	907	73,641 38	378 35	63	4,067 61	344 09
Dorchester	Westmoreland	419	13,577 79	88 15	80	2,538 87	50 76
Edmundston	Victoria	19	1,473 26	7 70	13	1 006 39	55 36
Florenceville	Carleton	127	7,576 01	40 30	41	2,918 96	20 70
Frédéricton	York	492	22,810 57	127 25	771	31,537 18	.....
Gagetown	Queen's	93	3,525 36	20 25	42	1,970 52	9 73
Grand Falls	Victoria	270	17,618 47	93 05	61	4,160 69	46 07
Harvey	Albert	150	8,495 02	45 65	59	4,166 80	26 04
Harvey, station	York	34	1,074 34	6 55	10	394 63	3 34
Hillsborough	Albert	150	4,669 55	26 45	15	357 48	15 21
Hopewell, cap.	do	72	2,918 73	16 55	27	784 16	7 91
Indiantown	St. Jean	109	4,685 68	26 25	23	1,217 67	14 19
Kingston, Kent.	Kent	199	10,818 15	58 40	48	2,306 45	52 94
do	King's	17	837 85	4 60	3	94 42	2 20
Kouchibouguac	Kent	2	110 00	0 60	1	11 09	0 31
Memramcook	Westmoreland	15	618 17	3 50	33	1,074 38	7 19
Moncton	do	590	19,919 49	114 35	325	10,359 18	72 25
Newcastle	Northumberland	531	27,350 33	149 95	91	4,664 36	129 95
Oromocto	Sunbury	24	976 12	5 50	4	59 22	2 98
Ossekeag	Kings	109	2,707 82	16 40	25	569 70	8 46
Petit-Jodiac	Westmoreland	126	3,396 64	20 55	41	1,212 36	11 74
Richiboucto	Kent	204	11,138 34	61 15	73	4,696 39	65 21
Richmond Corner	Carleton	1	62 00	0 40	.....	.....	0 18
Sackville	Westmoreland	479	21,878 55	121 25	250	9,954 48	80 91
Salisbury	do	121	3,008 82	18 20	31	628 90	8 88
Shédiac	do	214	9,541 04	52 35	205	6,779 62	61 24
Sheffield	Sunbury	64	2,900 15	16 35	24	1,315 93	7 53
Springfield	King's	13	643 01	3 70	5	92 10	1 62
St. André	Charlotte	128	2,858 64	18 45	146	9,211 27	13 63
St. George	do	93	4,755 38	26 35	22	1,218 66	13 44
St. Jean	St. Jean	569	27,271 32	152 70	6,772	391,502 64	.....
St. Martin	do	49	1,724 82	9 95	10	200 30	7 02
St. Stephen	Charlotte	371	11,158 61	66 40	120	4,403 34	35 93
Sussex Vale	Kings	240	7,441 48	43 90	80	2,294 06	37 30
Woodstock	Carleton	1,126	79,194 71	417 05	408	15,212 09	273 65
		10,396	539,943 41	2,935 90	16,346	540,865 48	2,231 93

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 Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1873; la valeur de tels mandats en cours provincial; les commissions perçus sur iceux; et le nombre de mandats d'articles d'argent payés en Ontario et en Québec, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans le Royaume-Uni.

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.	\$ c's.		\$ cts.
Acton	Halton	28	580 48	14 75	1	24 53
Acton Vale	Bagot	6	112 47	2 75	1	4 87
Adelaide	Middlesex	9	139 85	3 50	2	92 46
Ailsa Craig	Huron	11	120 23	3 50		
Albion	Peel	23	405 60	10 25	7	150 84
Aldboro'	Elgin	2	24 99	1 00		
Alexandria	Glengary	23	597 79	13 75	2	48 18
Allendale	Simcoe	14	251 38	6 50	10	237 10
Allenford	Bruce	1	9 78	0 25		
Almonte	Lanark	77	1,160 41	33 25	15	422 21
Amherstburg	Essex	52	906 17	23 75	15	479 81
Angus	Simcoe	38	636 74	18 25	1	24 32
Appleton	Lanark	8	18 90	2 00	1	9 7
Arkona	Lambton	13	272 64	7 60	1	43 6
Arkwright	Bruce	3	78 24	1 75		
Arnprior	Renfrew	50	691 83	19 50	11	187 35
Arthur	Wellington	11	192 96	5 50	5	158 51
Arva	Middlesex					
Athlone	Simcoe	1	34 23	0 75		
Aultsville	Stormont				1	24 33
Aurora	York	30	533 69	14 25	3	54 23
Aylmer, Q.	Ottawa	25	473 16	11 50	5	63 87
Aylmer, O.	Elgin	48	581 51	17 00	14	365 94
Ayr	Waterloo	24	349 36	9 75	4	77 85
Baden	do	3	36 47	1 00	1	24 33
Baileboro'	Durham	5	106 62	2 75		
Baltimore	Northumberland	7	87 58	2 25	3	55 96
Barrie	Simcoe	248	3,688 06	103 25	55	1,410 99
Bath	Addington	6	27 95	1 50		
Bayfield	Huron	19	474 49	11 00	2	20 69
Beachburg	Renfrew	11	275 39	6 50		
Beachville	Oxford	19	318 49	9 00	6	71 97
Beamsville	Lincoln	11	187 21	4 50	9	274 06
Beauharnois	Beauharnois	9	233 37	6 50	4	121 64
Beaverton	Ontario	28	410 01	11 50	23	381 15
Béancour, station	Mégantic					
Bedford	Missisquoi	9	100 31	3 00		
Belleville	Hastings	364	5,188 30	145 00	64	1,371 61
Bell Ewart	Simcoe	1	14 67	0 50	1	48 66
Bell's Corners	Carleton	4	34 23	1 00	2	14 61
Berlin	Waterloo	31	607 88	15 75	10	240 88
Berthier (en haut)	Berthier					
Bethany	Durham	6	83 13	2 50		
Blairton	Peterboro'	22	324 75	9 50	1	48 66
Bluevale	Huron	2	34 23	1 00	2	53 53
Blyth	do	5	149 14	3 50		
Bobcaygeon	Victoria	31	551 54	14 75	12	333 31
Bondhead	Simcoe	18	411 95	10 00	1	28 59
Bothwell	Kent	41	430 76	13 75		
Bowmanville	Durham	182	2,290 34	69 50	26	424 79
Bracebridge	Victoria	44	631 63	18 50	161	4,915 63
Bradford	Simcoe	58	1,210 12	30 25	18	465 12
Brampton	Peel	97	1,656 30	44 00	16	255 44
Brantford	Brant	316	4,056 94	119 75	63	1,134 63

ÉTAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Bridgewater	Hastings	5	42 05	1 50	3	38.93
Brigham	Brome	4	41 56	1 50		
Bright	Oxford	11	257 45	6 50	1	4 89
Brighton	Northumberland	18	224 08	6 50	4	50 85
Brockville	Leeds	254	4,312 77	116 75	34	639 03
Brompton Falls	Richmond	1	19 56	0 50		
Brooklin	Ontario	24	466 85	12 25	5	70 13
Brougham	do	5	33 94	1 25		
Buckingham	Ottawa	6	85 85	2 50		
Burford	Brant	2	14 67	0 50	1	20 69
Bryson	Pontiac	9	259 17	6 00		
Brussels	Huron	22	428 65	10 50	5	174 88
Cacouna	Témiscouata					
Caistorville	Lincoln	2	34 23	0 75		
Caledon	Peel	3	49 56	1 25	3	46 72
Cambray	Victoria	6	114 91	3 25	4	87 47
Cambellford	Northumberland	30	534 27	14 25	6	106 84
Cambfield	Haldimand	2	14 67	0 50	1	48 70
Cannington	Ontario	31	715 91	17 00	5	107 06
Carillon	Argenteuil					
Carleton Place	Lanark	27	511 54	13 25	2	27 37
Carronbrook	Perth	13	212 68	6 00	1	29 20
Castleton	Northumberland					
Cayuga	Haldimand	56	1,515 86	35 00	9	183 70
Chambly, canton de	Chambly	16	263 58	7 25	9	215 71
Chatham, O	Kent	343	5,735 84	157 50	41	806 78
Chatsworth	Grey	12	145 31	4 25	3	46 23
Chelsea	Ottawa	68	982 08	26 05	2	97 32
Chicoutimi	Chicoutimi					
Chippawa	Welland	12	131 88	4 00	12	240 87
Claremont	Ontario	24	431 88	11 00	2	48 76
Clarence	Russell	7	143 26	4 00		
Clarke	Durham	8	137 17	3 75	2	14 60
Clarksburg	Grey	44	868 13	21 50	3	119 22
Clearville	Kent					
Clifford	Wellington	7	57 45	2 00	10	260 58
Clifton	Welland	173	3,457 86	86 00	7	240 73
Clinton	Huron	132	2,723 84	66 00	14	371 17
Coaticook	Stanstead	52	1,104 27	26 50	3	114 84
Cobourg	Northumberland	209	3,505 87	93 25	46	1,064 41
Colborne	do	13	150 19	4 50	4	46 22
Coldwater	Simcoe	10	117 36	3 50	1	9 73
Collingwood	do	169	2,508 16	71 00	73	1,909 04
Colpoj, baie de	Bruce	2	9 78	0 50	5	139 17
Columbus	Ontario	15	147 77	5 00	5	24 55
Comber	Essex	3	37 35	1 00		
Compton	Compton	18	247 34	7 00	9	307 78
Conestogo	Waterloo	2	11 86	0 50		
Consecon	Prince-Edouard	4	78 23	1 75		
Cookshire	Compton	5	55 68	1 75	5	102 18
Clover Hill	Simcoe	5	102 68	2 50		
Cookstown	do	15	254 55	7 25	2	77 86
Cooksville	Peel	6	38 14	1 50	1	9 73
Cornwall	Stormont	42	698 03	19 25	17	211 97
Corunna	Lambton	1	4 89	0 25		
Côteau, débarcadère du	Soulanges	2	24 45	0 75		
Cowansville	Missisquoi	7	20 22	1 75	4	85 40
Craighurst	Simcoe	4	131 05	2 75	3	127 32
Crédit	Peel	3	16 25	0 75	1	19 47
Creemore	Simcoe	4	50 22	1 75	4	113 23

ETAT No. 10—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1873,—*Suite.*

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.
Cumberland	Russell	1	20 00	0 50		
Danville	Richmond	18	251 71	7 75	6	36 50
Delaware	Middlesex	13	232 63	6 00	14	572 35
Delhi	Norfolk	15	379 29	8 75	5	51 09
Delta	Leeds	3	68 46	1 50		
Dickinson, débarcadère de.	Stormont	1	14 67	0 50	2	47 44
Douglas	Renfrew	1	4 89	0 25	1	2 93
Drayton	Wellington	20	456 97	10 75	12	190 76
Dresden	Kent	8	195 59	4 50	8	124 08
Drumbo	Oxford	6	63 57	1 75		
Drummondville, Q.	Welland	44	633 40	18 25	15	230 53
do	Drummond	5	56 29	1 75	2	32 97
Duart	Kent	9	93 13	3 00		
Dunbar	Dundas					
Dunbarton	Ontario	18	273 21	7 75		
Dundas	Wentworth	189	3,172 34	91 75	36	678 47
Dungannon	Huron	2	22 00	0 75	1	14 60
Dunham	Missisquoi	5	93 69	2 75	3	72 26
Dunnville	Haldimand	42	642 54	17 25	4	41 36
Duntroon	Simcoe					
Durham	Grey	46	1,041 45	24 75	19	699 50
Easton's Corners	Grenville					
Eganville	Renfrew	13	348 00	9 95		
Egmondville	Huron	3	58 72	1 50		
Elora	Wellington	74	1,345 66	34 75	26	625 53
Embro	Oxford	29	504 66	12 50	1	44 40
Erin	Wellington	2	26 89	0 75	4	121 65
Étobicoke	York	8	94 47	2 75	4	63 26
Exeter	Huron	74	1,822 89	44 00	14	225 08
Farmersville	Leeds	1	9 78	0 25	1	9 73
Fenelon Falls	Victoria	28	398 27	11 00	5	166 54
Fergus	Wellington	71	966 32	27 50	19	341 28
Fingal	Elgin	18	218 54	6 25	1	19 47
Flesherton	Grey	9	99 01	3 00	4	145 05
Florence	Lambton	25	563 44	13 25	4	92 46
Fonthill	Welland	6	43 31	1 75	1	24 33
Forest	Lambton	40	754 13	19 50	14	256 86
Fort Erié	Welland	137	2,972 53	71 25	6	80 51
Frankford	Hastings					
Franklin Centre	Huntingdon					
Frelighsburg	Missisquoi	8	163 32	4 50	4	110 63
Galt	Waterloo	225	3,417 72	96 25	39	766 88
Gananoque	Leeds	35	513 32	14 00	6	189 77
Garafraxa	Wellington	13	161 49	4 75	2	29 20
Garden Island	Frontenac	5	87 29	2 25	1	9 73
Gaspé, bassin de	Gaspé	10	116 71	4 50		
Georgetown	Halton	52	932 63	24 75	8	164 77
Georgeville	Stanstead					
Georgina	York	11	133 97	4 00	1	4 87
Glenallan	Wellington	6	126 46	3 25		
Glencoe	Middlesex	26	605 12	14 50	4	62 06
Goderich	Huron	130	2,429 08	61 50	23	508 92
Grafton	Northumberland	22	275 77	8 00	12	148 40
Granby	Shefford	12	108 51	3 75	8	18 16
Greenwood	Ontario	8	161 37	4 25		
Grenville	Argenteuil	2	20 65	0 75	1	35 97
Grisby	Lincoln	25	539 04	13 50	2	15 82
Guelph	Wellington	473	6,907 64	191 75	103	2,157 74
Hagersville	Haldimand	51	900 03	24 50	6	160 59
Hamilton	Wentworth	2,208	32,238 93	909 25	426	7,970 47

ETAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.— *u e.*

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.
Haliburton	Peterboro'	7	119 72	3 25	1	24 09
Hampton	Durham	21	297 65	8 50	2	77 86
Hanover	Grey	6	138 38	3 50	3	14 61
Harriston	Wellington	44	584 64	17 50	7	179 92
Hastings	Peterboro'	6	117 36	3 00	4	128 95
Hatley	Stanstead	3	19 82	0 75		
Hawkesbury	Prescott	26	563 25	14 00		
Hawkesville	Waterloo	3	48 90	1 00	2	4 87
Hemmingford	Huntingdon	3	19 56	0 75	4	53 52
Henryville	Iberville	2	39 12	1 00		
Hespeler	Waterloo	13	262 58	6 50	4	71 03
Hillsburgh	Wellington	2	19 56	0 75	1	29 20
Holland, déb. de.	York	6	78 28	2 25	4	22 99
Hollen	Wellington	1	7 32	0 25	5	124 08
Hull	Ottawa	22	262 22	8 50		
Huntingdon	Huntingdon	20	423 73	11 00	2	14 60
Ingersoll	Oxford	184	3,308 95	87 25	33	711 03
Inverhuron	Bruce	1	4 89	0 25		
Invermay	do	1	9 78	0 25	7	145 99
Inverness	Mégantic	22	386 75	10 25	3	10 96
Iroquois	Dundas	8	151 69	3 75		
Jarvis	Haldimand	37	901 42	21 75	2	67 58
Joliette	Joliette				2	97 32
Jordan	Welland					
Kamouraska	Kamouraska					
Kazubazua	Ottawa	2	8 94	0 50		
Keene	Peterboro'	11	97 29	3 00		
Kemptville	Grenville	18	342 50	9 20	3	31 63
Kincardine	Bruce	57	985 82	25 75	17	433 54
King	York	25	579 20	14 25	3	29 69
Kingston	Frontenac	514	7,091 01	203 75	121	1,909 63
Kingsville	Essex	8	112 48	3 00		
Kippen	Huron	5	158 58	3 50		
Kirkfield	Victoria	7	132 02	3 75		
Klineburg	York	2	29 34	0 75		
Knowlton	Brome	86	1,715 96	44 00		
Komoka	Middlesex	10	195 96	5 25	1	24 33
Lachine	Jacques-Cartier	12	196 32	5 00	3	104 62
Lachute	Argenteuil	12	278 22	7 00	1	24 33
Lacolle	St. Jean	4	178 70	3 75	2	63 26
Lanark	Lanark	9	134 91	3 75	1	24 33
Laprairie	Laprairie	3	22 65	1 00		
L'Assomption	L'Assomption				1	24 33
Leamington	Essex	3	37 11	1 25	1	48 66
Leeds	Mégantic	15	205 85	5 50	1	29 20
Lefroy	Simcoe	9	168 72	4 25		
Lennoxville	Richmond	58	900 53	25 50	28	537 72
Leslie	York	24	286 05	8 50		
Lévis	Lévis	8	108 94	3 25		
Lindsay	Victoria	139	2,391 31	63 75	51	1,393 22
Listowel	Perth	86	3,061 46	66 50	15	272 24
Lloydtown	York	11	189 67	4 75		
London	Middlesex	1,577	24,750 27	678 25	313	5,676 98
Longueuil	Chambly					
Longwood	Middlesex	15	334 96	8 50	6	70 56
L'Orignal	Prescott	20	546 72	13 00		
Loughboro'	Frontenac	8	98 30	2 75	2	43 18
Lotbinière	Lotbinière					
Lucan	Huron	13	155 43	4 25	2	15 82
Lucknow	Bruce	37	634 22	16 75	2	97 32

ÉTAT No. 10 A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur le Royaume-Uni pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Lyn	Leeds	3	58 68	1 50	1	24 33
Lyn den	Wentworth				1	34 06
Lynedoch	Norfolk	5	53 79	1 50	1	9 73
Madoc	Hastings	13	293 02	7 00	6	149 89
Magog	Stanstead	5	180 93	3 75		
Manchester	Ontario	5	62 98	2 00	1	4 87
Mani la	Victoria	13	255 23	6 25	1	4 87
Mansonville Potton	Brome					
Maple	York	11	85 58	3 00	1	9 73
Markdale	Grey	2	43 76	1 00	2	43 79
Markham	York	46	714 04	19 25	13	429 56
Martintown	Glangarry					
Massawippi	Stanstead	1	9 78	0 25		
Matane	Rimouski					
Matapédia	Bonaventure	40	1,069 20	24 75		
Maxwell	Grey	1	12 06	0 50		
McGillivray	Huron	4	68 46	1 50	1	48 66
Meadowvale	Peel	6	86 05	2 50	1	34 06
Meaford	Grey	79	1,395 39	36 50	18	299 62
Melbourne	Richmond	55	930 53	24 50	23	349 52
Merrickville	Grenville	16	350 01	8 50	7	9 73
Mildmay	Bruce	1	14 67	0 50		
Milford	Prince-Edouard	1	24 45	0 50		
Millbank	Perth	18	313 49	8 25	3	49 55
Millbrook	Durham	32	417 02	12 50	5	62 28
Mille Roches	Stormont					
Milton	Halton	15	274 36	7 25	6	51 67
Milverton	Perth	3	13 69	0 75		
Miuden	Peterboro	20	227 37	7 25	7	120 91
Mitchell	Perth	119	2,575 73	62 75	19	448 29
Mohawk	Brant	2	9 76	0 50		
Mono Mills	Simcoe	3	31 79	1 00	3	17 03
Montmagny	Montmagny					
Montréal	Hochelaga	5,556	89,659 36	2,443 00	909	15,042 75
Moors	Lambton	24	434 45	10 75	5	116 89
Morpeth	Kent	6	27 76	1 50	4	48 67
Morrisburg	Dundas	14	329 00	9 00	4	53 52
Morrison	Wellington	3	63 57	1 75		
Morton	Leeds	1	4 87	0 25		
Mount Brydges	Middlesex	6	75 54	2 00	3	27 20
do Elgin	Oxford	10	314 42	7 00		
do Forest	Grey	70	1,025 57	29 50	10	194 66
do Vernon	Brant					
Malbaie	Charlevoix					
Nairn	Middlesex	9	174 82	4 75	1	4 87
Nanticoke	Haldimand	1	9 78	0 25		
Napanee	Lennox	95	1,619 27	42 50	13	200 26
Napier	Middlesex	6	91 56	2 75	1	24 33
Napierville	Napierville				1	9 73
Nassageweya	Halton	2	9 78	0 50	1	2 43
Neustadt	Grey	6	127 12	3 00		
Newboro	Leeds	14	139 85	4 75		
Newburgh	Addington	2	46 44	1 25		
Newbury	Middlesex	22	464 55	11 75	5	109 52
Newcastle	Durham	47	721 51	20 25	17	172 87
New Dundee	Waterloo					
New Edinburgh	Russell	41	426 87	14 00	4	138 68
New Hamburg	Waterloo	9	81 03	3 00	5	90 75
New Market	York	62	1,075 33	28 75	17	373 48
Niagara	Lincoln	58	937 03	26 25	29	491 84

ETAT No. 10 A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur le Royaume-Uni pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Nicolet	Nicolet					
Normanton	Bruce	11	144 81	4 25	2	50 06
North Augusta	Grenville	3	66 90	1 75		
North Douro	Peterboro'	23	397 52	10 50	10	248 17
North Gower	Carleton	1	34 33	0 50		
North Port	Prince Edouard	1	48 90	1 00		
Norval	Halton	1	14 67	0 50	2	45 14
Northwich	Oxford	24	342 72	10 00	11	226 27
Norwood	Peterboro'	12	120 41	4 25	2	47 70
Oakland	Brant					
Oakville	Halton	38	565 71	17 00	6	65 68
Odessa	Addington	3	63 57	1 50	5	63 25
Oil Springs	Lambton	10	151 59	4 00		
Omamee	Victoria	7	103 91	3 00	4	75 43
Onslow	Pontiac	15	122 51	4 25		
Orangeville	Wellington	37	1,043 60	27 25	9	175 17
Orillia	Simcoe	207	3,158 01	86 50	81	2,090 71
Ornstown	Châteauguay	3	63 57	1 50		
Orono	Durham	19	448 96	11 00	1	15 57
Orwell	Elgin	7	149 12	4 00		
Osceola	Renfrew					
Osgoode	Russell	10	135 67	3 75		
Oshawa	Ontario	280	4,041 87	116 00	52	1,779 34
Ottawa	Carleton	1,651	30,093 68	786 50	216	4,839 31
Otterville	Oxford	3	34 49	1 00	1	7 30
Owen Sound	Grey	88	1,268 75	36 00	56	1,635 69
Paisley	Bruce	66	1,552 01	36 00	15	359 76
Pakenham	Lanark	37	527 69	15 00	3	57 40
Palermo	Halton	4	15 52	1 00	3	41 36
Paris	Brant	103	1,909 41	49 00	21	432 83
Park Hill	Middlesex	21	361 63	9 50	3	72 51
Parry Sound	Dist. d'Algonia	11	122 11	4 25	19	577 92
Paspébiac	Bonaventure	15	349 38	8 50		
Patterson	York	10	114 13	3 50		
Pembroke	Renfrew	133	2,401 20	63 25	11	286 14
Penetanguishene	Simcoe	10	94 37	3 00	3	48 67
Percé	Gaspé	11	185 41	5 50	1	31 02
Perth	Lanark	87	1,600 91	32 50	13	244 02
Peterboro'	Peterboro	228	2,938 64	85 00	128	3,301 59
Petrolia	Lambton	117	1,564 70	42 75	4	92 53
Philipsburg	Missisquoi					
Pickering	Ontario	11	90 08	3 25	3	36 50
Pictou	Prince-Edouard	37	343 38	12 50	17	310 83
Pike River	Missisquoi					
Plantagenet	Prescott	6	124 69	3 00		
Pointe Lévis, F.	Levis	15	259 65	7 25	3	18 94
Pointe St. Charles	Jacques-Cartier	168	1,985 65	60 50	15	221 45
Portage-du-Fort	Pontiac	20	307 59	8 25	3	19 46
Port Burwell	Elgin	11	103 99	3 75	15	316 29
Port Carling	Victoria	1	4 89	0 25	5	209 54
Port Colborne	Welland	60	970 93	26 50	4	62 50
Port Dalhousie	Lincoln	33	630-11	15 75	3	38 93
Port Dover	Norfolk	28	512 44	14 00	9	107 41
Port Hope	Durham	235	3,473 83	97 50	49	1,028 69
Port Perry	Ontario	44	715 15	19 00	8	208 25
Port Robinson	Welland	12	337 75	7 75	3	27 25
Port Rowan	Norfolk	10	88 17	3 00	3	34 07
Port Stanley	do					
Port Rye	Elgin	14	189 19	5 25	9	340 63
Prescott	Grenville	79	1,497 85	39 50	6	159 36

ÉTAT NO. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Preston	Waterloo	14	183 66	5 75	1	4 87
Priceville	Grey				3	82 71
Prince Albert	Ontario	17	273 82	7 50	10	301 69
Princeton	Oxford	4	74 22	2 00		
Puslinch	Wellington	9	323 55	7 00		
Quebec	Québec	1,198	23,526 72	599 00	187	3,504 68
Ratho	Oxford	11	338 63	7 75		
Renfrew	Renfrew	32	666 16	17 25	7	113 81
Richmond, Q	Richmond	76	1,324 37	35 00	18	260 48
Richmond, O	Carleton	7	73 35	2 50		
Richmond Hill	York	43	940 93	23 75	9	280 13
Ridgetown	Kent	8	63 29	2 25	4	76 25
Rimouski	Rimouski	26	1,106 36	23 25		
Rivière David	Yamaska					
Riversdale	Bruce	3	31 38	1 00	2	9 75
Rivière-du-Loup, (en bas)	Témiscouata	3	122 25	2 50		
Rivière-du-Loup, (en haut)	Maskinongé					
Robinson	Compton	7	123 25	3 50	4	107 06
Rockingham	Renfrew	3	38 67	1 50	2	75 54
Rock Island	Stanstead	2	14 67	50		
Rockwood	Wellington	11	219 88	6 00	2	14 60
Rodgerville	Huron	11	356 97	8 25		
Rondeau	Kent	19	297 75	8 25	5	111 44
Rosemont	Simcoe	9	183 37	4 50		
Roxton Falls	Shefford					
St. Andrew	Argenteuil	8	239 35	5 50	12	371 71
Ste. Anne la Poca- tière	Kamouraska					
St. Athanase	Iberville	2	9 78	0 50		
St. Catherine	Lincoln	355	5,024 66	140 75	72	1,491 53
St. Césaire	Rouville					
St. Christophe	Arthabaska					
St. Croix	Lotbinière					
St. Eustache	Deux-Montagn's					
St. George Brant	Brant	5	115 31	2 75	3	87 59
St. Hugues	Bagot					
St. Hyacinthe	St. Hyacinthe	9	130 80	3 25	2	9 74
St. Jacob's	Waterloo					
St. Jean Chrysos- tôme	Châteauguay	4	83 13	2 25		
St. Jérôme	Terrebonne	1	4 89	0 25		
St. Jean, Q	St. Jean	23	261 16	7 75	8	152 65
St. Marie Blan- chard	Perth	99	1,535 70	42 25	25	424 80
St. Paul, baie	Charlevoix					
St. Polycarpe	Soulanges					
St. Rémi	Napierville	1	11 50	0 50		
St. Roch	Québec (cité)	1	24 45	0 50	1	19 47
St. Sauveur	Québec (banlieue)	1	24 45	0 50		
St. Scholastique	Deux-Montagn's					
St. Thérèse de Blainville	Terrebonne					
St. Thomas, O	Elgin	462	6,929 32	193 75	54	1,262 75
St. Guillaume	Norfolk					
Sandwich	Essex	17	139 04	5 50	20	605 82
Sarnia	Lambton	243	4,100 59	108 75	36	835 20
Saugeen	Bruce	20	348 41	8 50	9	196 94
Scarboro'	York	14	139 35	5 00	2	34 07

ÉTAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur le Royaume-Uni, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Schomburg.....	York	8	74 14	2 25	2	43 80
Scotland.....	Brant	1	19 56	0 50		
Seaford.....	Huron	109	2,247 05	58 00	15	310 94
Selkirk.....	Haldimand	4	19 56	1 00	1	24 35
Seneca.....	do	71	1,099 26	23 75	6	46 23
Severn Bridge.....	Victoria	3	8 79	0 75		
Shakespeare.....	Perth	11	118 11	3 50		
Shannonville.....	Hastings	5	114 63	3 00	2	48 66
Sharon.....	York	1	1 71	0 25		
Sherbrooke.....	Richmond	190	2,884 90	80 50	49	1,500 26
Simcoe.....	Norfolk	73	908 13	26 50	18	498 53
Singhampton.....	Grey	1	24 45	0 50	2	14 35
Smith's Falls.....	Lanark	40	654 50	17 25	2	29 20
Smithville.....	Lincoln	6	51 01	0 75	2	29 20
Sombra.....	Lambton	5	93 79	2 25	2	38 94
Somerset.....	Mégantic					
Nord	Richelieu	8	154 14	4 00	6	158 09
Sud, Québec	Lévis	22	379 56	10 00	1	12 16
Sparta.....	Elgin	17	256 21	7 25	1	33 23
Spencerville.....	Grenville	6	82 33	2 25		
Springford.....	Oxford	1	4 89	0 25	1	24 33
Stanford.....	Arthabaska					
Stanstead.....	Stanstead	42	1,128 98	26 50	3	71 89
Stayner.....	Simcoe	24	315 73	9 25	14	275 47
Stirling.....	Hastings	16	297 39	8 00	11	185 36
Stoney Creek.....	Wentworth	2	14 67	0 50		
Stouffville.....	York	19	292 40	8 25		
Strabane.....	Wentworth	5	109 99	2 75	2	41 48
Stratfordville.....	Elgin	1	48 90	1 00	1	7 06
Stratford.....	Perth	313	5,584 19	146 00	77	1,627 45
Strathroy.....	Middlesex	51	753 74	21 50	39	1,003 57
Streetsville.....	Peel	12	207 47	5 75	1	39 31
Sutton.....	Brome	5	110 17	2 75		
Sweetsburg.....	Missisquoi	1	14 67	0 50		
Sylvan.....	Middlesex					
Tadousac.....	Saguenay					
Tamworth.....	Addington	1	39 12	1 00		
Tara.....	Bruce	8	114 29	3 25		
Tavistock.....	Perth					
Teeswater.....	Bruce	17	289 98	8 50	1	7 30
Terrebonne.....	Terrebonne	1	23 00	0 50		
Thamesford.....	Oxford					
Thamesville.....	Kent	33	484 28	12 50	6	156 81
Thornhill.....	York	9	222 25	5 25	4	77 87
Thorold.....	Welland	60	728 04	22 25	24	526 76
Trois-Rivières.....	St. Maurice	27	827 27	18 25	5	141 70
Thurso.....	Ottawa	13	307 00	7 35	1	31 63
Tilbury, Est.	Kent				1	24 33
Tilsonburg.....	Oxford	38	563 73	15 75	14	411 30
Tiverton.....	Bruce	4	102 69	2 50		
Toronto.....	York	5,853	81,054 52	2,302 00	1,387	24,595 98
Tottenham.....	Simcoe	1	48 90	1 00		
Trenton.....	Hastings	25	471 30	11 75	8	163 62
Tullamore.....	Peel	1	9 73	0 25		
Ulverton.....	Drummond	4	24 55	1 00	5	177 60
Union.....	Elgin	3	28 45	1 00		
Uxbridge.....	Ontario	104	1,479 66	42 25	11	183 45
Valleyfield.....	do	10	130 82	3 50		
Vanbrugh.....	Renfrew					
Vankieek Hill.....	Prescott	9	249 39	6 25		

ETAT No. 10 A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur le Royaume-Uni pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

Nom du bureau	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mand. émis.	Total des commissions reçues.	No. de mand. payés.	Montant des mandats payés.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Vienna	Elgin	7	141 36	3 50	8	223 85
Vittoria	Norfolk	2	14 67	0 50	2	97 32
Vroomanton	Ontario	7	66 67	2 50	1	39 12
Wales	Stormont	5	112 47	2 50		
Walkerton	Bruce	50	902 29	23 50	4	41 37
Wallaceburg	Kent	10	259 17	6 00	2	58 39
Wallacetown	Elgin	22	270 71	8 25	3	99 84
Wardsville	Middlesex	14	283 34	7 00	1	34 06
Warkworth	Northumberland	18	283 57	8 75	3	115 20
Warsaw	Peterboro'	1	7 82	0 25		
Warwick	Lambton	7	99 27	3 00	1	9 73
Waterdown	Wentworth	10	124 33	3 75		
Waterford	Norfolk	18	706 21	6 50	5	145 50
Waterloo, Q.	Shefford	103	1,863 03	47 75	8	131 97
Waterloo, O.	Waterloo	5	146 21	3 50	2	48 66
Watford	Lambton	44	884 74	21 75	1	48 66
Welland	Welland	38	722 65	18 00	14	261 48
Welland Port	Lincoln	2	27 63	0 75		
Wellesley	Waterloo	6	89 67	2 75		
Wellington	Prince-Edouard	1	24 45	0 50	3	56 57
Wellington Square	Halton	18	287 90	7 50	8	110 23
West Farnham	Missisquoi	5	112 47	3 00		
West Flamboro'	Wentworth	9	171 14	4 25		
West Winchester	Dundas	3	98 11	2 25		
Weston	York	36	442 15	13 75	6	91 86
Whitby	Ontario	104	1 472 52	41 75	23	313 02
Whitevale	de	5	42 40	1 50	1	9 73
Widder, station	Lambton	24	434 10	11 75	11	163 70
Windsor, O.	Essex	398	7,474 45	192 15	68	1,299 18
Wingham	Huron	20	215 92	6 75	6	191 53
Woodbridge	York	26	238 32	8 00	9	121 65
Woodham	Perth	6	142 92	3 50		
Woodlee	Essex	3	58 92	1 50		
Woodstock	Oxford	182	3,009 43	81 25	67	1,306 58
Woodville	Victoria	30	584 59	14 50	1	14 60
Wroxeter	Huron	22	456 59	11 00	6	176 64
Wyoming	Lambton	30	622 73	15 25	1	48 66
York	Haldimand	6	73 83	2 00	3	34 06
Yorkville	York	195	1,835 70	63 00	30	518 44
Zurich	Huron	2	53 79	1 25		
		33,874	542,003 93	14,732 45	6,988	140,889 45

A. CAMPBELL,

Maitre-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 1873 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les droits de commission perçus sur iceux ; le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans la Nouvelle-Ecosse émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans le Royaume-Uni, et la commission allouée aux maîtres de poste.

Nom du bureau.	Comté.	No. de mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. de mand. payés.	Montant des mand. payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Amherst.....	Cumberland...	17	266 93	7 50			0 67
Annapolis.....	Annapolis.....	8	322 96	7 00			0 80
Antigonish.....	Antigonish.....	17	223 93	7 00	3	38 93	0 66
Arichat.....	Richmond.....	7	167 51	4 50	3	36 16	0 50
Aylesford.....	King.....	3	45 96	1 25			0 11
Baddeck.....	Victoria.....	18	438 59	10 25			1 10
Barrington.....	Shelburne.....	3	24 45	1 00	1	19 47	0 11
Bear River, W.S.	Digby.....	3	112 89	2 75	2	97 33	0 52
Berwick.....	King.....	5	124 06	3 00			0 31
Bridgetown.....	Annapolis.....	8	203 40	5 00	3	51 09	0 64
Bridgewater.....	Lunenburg.....	8	101 46	3 00			0 25
Caledonia Corner.	Queen.....	1	19 56	0 50			0 05
Cow Bay.....	Cap Breton.....	6	54 76	2 00	1	2 43	0 14
Dartmouth.....	Halifax.....	52	420 35	15 50	12	479 46	2 25
Digby.....	Digby.....	15	235 93	6 00	10	243 30	1 20
Granville, passage.	Annapolis.....				1	9 73	0 02
Grand Village.....	Colchester.....	2	34 23	1 00			0 08
Guysboro.....	Guysboro.....				1	7 06	0 02
Halifax.....	Halifax.....	2,123	32,375 68	915 75	429	6,894 44	
Kentville.....	King.....	61	1,003 70	27 00	2	12 17	2 54
Laurencetown.....	Annapolis.....	2	73 35	1 50			0 18
Jingan.....	Cap Breton.....	10	488 90	10 00			1 22
Little Glace Bay.	do.....	11	421 68	9 00			1 05
Liverpool.....	Queen.....	50	1,496 59	34 75	6	86 69	3 96
Lockeport.....	Shelburne.....	2	53 78	1 25			0 13
Londonderry.....	Colchester.....	2	19 56	0 50			0 05
Lunenburg.....	Lunenburg.....	7	197 74	4 75			0 49
Mabou.....	Inverness.....	2	11 49	0 50	1	7 30	0 05
Mahone, baie.....	Lunenburg.....	2	65 38	1 50			0 16
Maitland.....	Hants.....	8	288 01	6 50	1	48 66	0 30
New Glasgow.....	Pictou.....	43	898 33	23 50	5	110 77	2 52
Newport.....	Hants.....				1	19 47	0 05
Newport, débarc.	do.....	1	5 13	25 00			0 01
North Sydney.....	Cap Breton.....	29	720 57	17 00	1	29 20	1 87
Parrsboro'.....	Cumberland.....	3	41 06	1 25			0 10
Pictou.....	Pictou.....	100	2,790 52	63 50	9	151 00	7 35
Port Hastings.....	Inverness.....	4	68 46	1 50			0 17
Port Hawkesbury.	Richmond.....	3	25 67	1 00			0 06
Port Hood.....	Inverness.....	5	177 75	4 00			0 44
Port Mulgrave.....	Guysborough.....	2	97 80	2 00			0 24
Pugwash.....	Cumberland.....		29 34	1 00	7	100 23	0 32
Oxford.....	do.....	1	24 45	0 50			0 06
Sheet Harbour.....	Halifax.....	1	19 56	0 50			0 05
Sherbrooke.....	Guysborough.....	5	138 68	3 25			0 34
Shubénacadie.....	Hants.....	10	283 61	6 00			0 71
St. Pierre.....	Cap Breton.....				8	295 00	0 74
Stellarton.....	Pictou.....	85	1,171 53	35 00	1	24 33	2 99
Sydney.....	Cap Breton.....	65	1,389 45	34 75	12	175 44	3 91
Sydney Mines.....	do.....	21	624 63	14 00			1 56
Ta'gier.....	Halifax.....	2	24 45	0 75			0 06
Tatamagouche.....	Colchester.....	3	55 74	1 25	2	43 80	0 25
Truro.....	do.....	61	1,094 88	29 25	10	166 92	3 15
Wallace.....	Cumberland.....	1	9 23	0 25	2	30 44	0 10

ÉTAT No. 10, A.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

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.
Westport.....	Digby.....				1	19 97	0 05
Weymouth.....	do.....				6	180 29	0 45
Whycocomagh.....	Inverness.....	3	30 93	1 00			0 09
Wilmot.....	Annapolis.....				5	96 43	0 24
Windsor.....	Hants.....	33	782 92	18 75	13	420 63	3 01
Wolfville.....	King.....	10	150 08	4 25			0 37
Yarmouth.....	Yarmouth.....	44	838 69	22 00	17	274 37	2 78
Rivière Jean.....	Pictou.....	2	9 78	0 50			0 02
Rivière Philippe...	Cumberland....	2	34 23	0 75			0 09
		2,995	50,830 32	1,402 75	576	10,172 51	54 29

JAMES H. THORNE,
Surintendant.

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 1873; la valeur de ces mandats en cours de la Puissance; les droits de commissions perçus sur ceux, et le nombre de mandats d'articles d'argent payé dans le Nouveau-Brunswick, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans le Royaume-Uni.

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.
Andover	Victoria				1	48 66
Baie Verte	Westmoreland				8	269 70
Bathurst	Gloucester	68	1,699 82	40 50	5	157 64
Bouctouche	Kent	4	117 36	2 50		
Campbellton	Ristigouche	113	3,497 19	78 25	2	38 93
Campo Bello	Charlotte	14	178 75	5 25		
Canterbury, station de	York	2	13 45	0 50		
Caragouette	Gloucester	28	1,233 07	26 50	4	8 63
Carleton	St. Jean	21	285 18	8 00		
Chatham	Northumber-land	66	1,529 45	37 25	4	89 70
Dalhousie	Ristigouche	164	5,537 25	124 00	2	21 05
Dorchester	Westmoreland	3	15 89	0 75	1	9 73
Florenceville	Carleton	3	29 34	0 75		
Fredericton	York	205	3,552 38	96 25	42	837 54
Grande-Chute	Victoria	1	48 90	1 03		
Harvey, A. C.	Albert	9	354 52	7 50	1	24 33
Harvey, station de	York	4	53 79	1 25		
Hillsborough	Albert	1	9 78	0 25	2	48 66
Indiantown	St. Jean	16	221 14	6 25		
Kingston	Kent	7	256 67	6 25	1	38 93
Memramcook	Westmoreland	2	11 71	0 50		
Moncton	do	19	256 78	8 00	1	4 87
Newcastle	Northumber-land	67	1,460 44	37 50	4	85 40
Ossekeag	King	2	97 80	2 00		
Richiboucto	Kent	20	591 91	13 50	4	170 31
Sackville	Westmoreland	15	361 15	8 50		
Shédiac	do	5	63 01	2 00		
St. André	Charlotte	75	1,696 43	41 50	12	251 38
St. George	do				1	48 66
St. Jean	St. Jean	1,149	20,163 13	537 50	127	2,464 77
St. Martin	do	10	277 33	6 75		
St. Stephen	Charlotte	40	623 43	17 50	3	25 55
Sussex Vale	King	21	304 40	9 00		
Woodstock	Carleton	38	1,170 60	26 50	4	68 72
		2,192	45,768 10	1,153 75	229	4,713 16

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

JAMES HALE,
Surintendant.

ETAT No. 10, B.

INDIQUANT le nombre de mandats d'argent émis en Ontario et Québec sur la Nouvelle-Ecosse durant l'année expirée le 30 juin 1873; la valeur de ces mandats en cours provincial; les commissions reçues sur iceux; et le nombre des mandats d'articles d'argent payés en Ontario et Québec, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans la Nouvelle-Ecosse.

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.
Aldboro	Elgin				2	148 20
Alexandria	Glengarry	12	447 00	2 70	2	27 03
Amherstburg	Essex				3	25 00
Arkona	Lambton				5	500 00
Aurora	York	1	100 00	0 50	1	30 00
Barrie	Simcoe	1	10 00	0 05	1	20 00
Belleville	Hastings	2	150 00	0 80	1	26 00
Berthier	Berthier	1	43 00	0 30		
Bowmanville	Durham				1	53 71
Bradford	Simcoe	6	287 35	1 60		
Brantford	Brant	2	27 00	0 20	24	1,721 27
Brighton	Northumberland				1	50 00
Brockville	Leeds				4	187 80
Brooklin	Ontario				3	28 00
Burford	Brant				2	46 14
Chatham	Kent	8	179 10	1 20	11	476 55
Chatsworth	Grey				2	116 00
Chippawa	Welland				1	11 00
Clinton	Huron	6	219 16	1 20	3	124 00
Coaticook	Stanstead				1	17 00
Cobourg	Northumberland	2	12 00	0 10		
Collingwood	Simcoe	1	30 00	0 20		
Cookshire	Compton				1	15 96
Cookstown	Simcoe				1	50 00
Cornwall	Stormont				2	26 50
Drummondville	Drummond				1	49
Dundas	Wentworth				2	54 08
Exeter	Huron	7	541 50	2 80		
Fonthill	Welland	1	20 00	0 10		
Fort Erie	do	1	15 00	0 10		
Galt	Waterloo				1	20 71
Gananoque	Leeds				2	41 85
Gaspé, bassin de	Gaspé	5	259 37	1 60		
Grimsby	Lincoln	2	75 00	0 40		
Guelph	Wellington	1	20 00	0 10	7	400 71
Hamilton	Wentworth	7	148 58	0 85	74	4,695 47
Ingersoll	Oxford	1	44 00	0 30	4	55 00
Joliette	Joliette				1	28 00
Kamouraska	Kamouraska				2	103 60
Kemptville	Grenville				3	200 00
Kincardine	Bruce				1	35 00
Kingston	Frontenac	8	237 50	1 40	10	387 40
Lachine	Jacques-Cartier	2	65 00	0 40		
Lindsay	Victoria				1	30 00
Listowel	Perth				1	4 00
London	Middlesex	9	299 75	1 85	20	567 43
Lyn	Leeds				3	52 00
Markham	York				2	64 00
Martintown	Glengarry				1	20 00
Matane	Rimouski	1	95 58	0 50		
Matapédia	do	49	2,059 30	11 65	3	54 00
McGillivray	Huron				1	10 00
Meadowvale	Peel				1	20 00

ETAT NO. 10, B.—Indiquant le nombre de mandats d'argent émis en Ontario et Québec sur la Nouvelle-Ecosse pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—
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.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Merrickville	Grenville	3	224 75	1 20		
Montréal	Hochelaga	121	5,804 61	30 70	1,535	91,795 88
Morrisburg	Dundas	1	10 00	0 05		
Napanee	Lennox				4	17 75
Normanton	Bruce	1	10 00	0 05		
Onslow	Pontiac				2	38 00
Orangeville	Wellington				2	25 30
Orillia	Simcoe				1	10 00
Oshawa	Ontario	1	6 40	0 05	52	3,058 07
Ottawa	Carlton	95	4,114 70	23 05	60	2,387 86
Owen Sound	Grey	2	32 00	0 40	3	110 00
Paisley	Bruce				2	40 00
Paris	Brant	1	45 60	0 30	1	25 00
Parkhill	Middlesex				1	40 00
Paspébiac	Bonaventure	2	58 11	0 35		
Pembroke	Renfrew	2	110 00	0 55	1	30 00
Perth	Lennox				1	11 78
Peterboro'	Peterboro'	1	4 75	0 05	1	4 82
Port Dalhousie	Lincoln	1	40 00	0 20		
Port Hope	Durham				1	14 87
Port Perry	Ontario	1	20 00	0 10		
Prescott	Grenville	4	294 00	1 50	2	58 05
Quebec	Quebec	33	1,493 36	8 25	295	17,232 75
Ratho	Oxford	3	257 20	1 30		
Rimouski	Rimouski				7	159 50
Rivière-du-Loup	Témiscouata				3	133 00
Ste. Catherine	Lincoln	1	33 62	0 20	18	537 23
St. Eustache	Deux-Montagnes				1	41 00
St. Hyacinthe	St. Hyacinthe				4	126 50
St. Marie	Perth	1	25 00	0 20	4	100 00
St. Roch	Québec				2	103 60
Sarnia	Lambton	3	73 00	0 45	4	151 40
Saugeen	Bruce				1	80 79
Seaforth	Huron				1	40 00
Shakespeare	Perth	1	20 00	0 10		
Sherbrooke	Richmond				1	59 41
Stanstead	Stanstead				3	225 00
Stayner	Simcoe	1	14 00	0 10		
Streetsville	Peel	2	22 50	0 15		
Teeswater	Bruce				1	50 00
Terrebonne	Terrebonne				1	30 86
Toronto	York	40	1,663 80	10 55	159	3,616 76
Uxbridge	Ontario	1	15 00	0 10		
Vankleek Hill	Prescott				1	100 00
Vittoria	Norfolk				4	384 00
Wales	Stormont				2	129 00
Wardsville	Middlesex				1	43 50
Waterloo, Q.	Shefford	1	50 00	0 30		
Waterloo, O.	Waterloo				2	21 32
Widder, station	Lambton	3	57 40	0 30		
Windsor	Essex	4	115 00	0 65	2	45 00
Woodstock	Oxford	1	10 00	0 05	2	91 29
Woodville	Victoria	1	20 00	0 10		
Yorkville	York				1	8 00
		468	20,029 99	112 25	2,401	131,688 90

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

P. LE SUEUR,
Suintendant-en-chef.

NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT 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 1873 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les commissions perçues sur ceux ; le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans la Nouvelle-Ecosse, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent en Ontario et Québec, et la commission allouée aux maîtres 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.
Amherst	Cumberland	56	2,886	38	15	80	9	354	50	7	22
Annapolis	Annapolis	23	1,461	68	7	90	2	85	02	3	65
Antigonish	Antigonish	116	6,848	20	36	35	19	680	75	17	12
Aricbat	Richmond	31	1,590	00	8	50	28	2,378	12	3	97
Aylesford	King	14	1,006	50	30	00	.....	.....	.....	2	51
Baddeck	Victoria	42	2,401	34	13	10	2	60	00	6	00
Barrington	Shelburne	35	2,143	83	11	35	1	50	00	5	36
Bear River, C. O.	Digby	16	581	48	3	30	.....	.....	.....	1	45
Berwick	King	11	838	06	4	35	.....	.....	.....	2	10
Bridgetown	Annapolis	86	4,819	49	26	70	5	294	08	12	05
Bridgewater	nenburgh	14	536	58	3	05	1	4	82	1	34
Caledonia Corner	Queen	8	265	07	1	55	.....	.....	.....	0	67
Canning	King	21	1,262	04	6	75	.....	.....	.....	3	15
Cap Canso	Guysborough	10	130	35	0	95	.....	.....	.....	0	33
Cow Bay	Cap Breton	37	2,398	44	12	65	.....	.....	.....	5	99
Cross Roads	Guysbcrough	.....	.....	.....	.....	.....	1	40	00	.....	.....
Dartmouth	Halifax	16	1,163	83	6	00	5	224	57	2	91
Digby	Digby	37	1,473	18	8	50	3	94	05	3	68
Granville, passage.	Annapolis	5	140	39	0	85	.....	.....	.....	0	35
Grand Village	Colchester	12	945	21	5	05	.....	.....	.....	2	36
Guysborough	Guysborough	45	2,886	46	15	30	1	15	00	7	22
Halifax	Halifax	342	10,022	33	59	40	215	7,366	31	.....	.....
Hantsport	Hants	16	1,156	80	6	05	.....	.....	.....	2	90
Kentville	King	12	320	43	1	90	9	432	00	0	80
Laurencetown	Annapolis	6	429	32	2	20	.....	.....	.....	1	07
Lingan	Cap Breton	35	3,353	17	16	90	.....	.....	.....	8	38
Little Glace Bay	do	11	657	35	3	35	.....	.....	.....	1	64
Liverpool	Queen	107	7,113	34	37	60	5	161	75	17	78
Lockeport	Shelburne	7	154	25	0	85	.....	.....	.....	0	39
Lower Horton	King	5	399	90	2	05	.....	.....	.....	1	00
Lunenburg	Lunenburg	33	2,412	46	12	95	.....	.....	.....	6	03
Mabou	Inverness	6	105	37	0	70	16	1,354	00	0	26
Mahone, baie	Lunenburg	24	1,732	47	9	20	.....	.....	.....	4	33
Maitland	Hants	30	1,985	15	10	75	4	235	00	5	00
New Glasgow	Pictou	283	21,370	93	111	55	23	1,473	50	53	43
Newport	Hants	5	136	50	0	75	.....	.....	.....	0	34
New Ross	Lunenburg	1	6	25	0	05	.....	.....	.....	0	02
North Sydney	Cap Breton	22	654	85	3	85	1	8	00	1	64
Parrsborough	Cumberland	26	1,587	07	8	40	2	64	00	3	92
Pictou	Pictou	55	2,588	74	14	80	29	1,756	35	6	45
Pineo, village	King	1	4	00	0	05	.....	.....	.....	0	01
Port Hastings	Inverness	13	668	50	3	50	.....	.....	.....	1	67
do Hawkesbury	Richmond	22	1,866	37	9	70	1	16	00	4	67
do Hood	Inverness	17	758	27	4	25	1	65	00	1	90
do Medway	Queen	9	427	73	2	35	.....	.....	.....	1	07
do Mulgrave	Guysborough	4	85	83	0	65	1	70	00	0	21
do Williams	King	2	101	08	0	60	.....	.....	.....	0	25
Pugwash	Cumberland	43	2,454	64	13	40	2	15	20	6	14
Oxford	do	1	95	34	0	50	.....	.....	.....	0	24
Rivière Jean	Pictou	69	3,678	55	20	20	.....	.....	.....	9	20
do Philippe	Cumberland	4	13	50	0	20	.....	.....	.....	0	03
Shelburne	Shelburne	47	3,576	66	18	90	.....	.....	.....	8	95
Sherbrooke	Guysborough	40	2,943	60	15	35	5	154	00	7	36

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 1873.—*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. Pierre.....	Cap Breton.....	19	843 48	4 50	4	325 00	2 11
Stellarton.....	Pictou.....	41	2,328 44	13 00	2	46 00	5 82
Sydney.....	Cap Breton.....	67	3,282 87	18 25	6	112 00	8 21
do Mines.....	do.....	3	188 50	1 05			0 47
Tatamagouche.....	Colchester.....	29	2,048 56	10 90	2	36 00	5 12
Truro.....	do.....	90	4,418 57	24 50	18	712 46	11 05
Tusket.....	Yarmouth.....	3	126 00	0 75			0 31
Wallace.....	Cumberland.....	33	2,315 34	12 45			5 79
Weymouth.....	Digby.....	12	372 96	2 20			0 93
Whycocomagh.....	Inverness.....	14	912 30	4 90	12	265 00	2 28
Wilmot.....	Annapolis.....	18	991 49	5 30			2 48
Wolfville.....	King.....	18	1,156 03	6 05			2 89
Yarmouth.....	Yarmouth.....	91	2,550 16	15 45	17	510 18	6 37
Windsor.....	Hants.....	38	1,907 38	10 65	14	716 10	4 77
		2,409	132,061 34	716 10	466	20,174 76	305 11

JAMES H. THORNE,
Surintendant.

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, durant l'année expirée le 30 juin 1873 ; le montant de ces mandats en cours du Canada ; la commission perçue 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	200 00	1 00		
Baie Verte	Westmoreland	49	2,623 78	14 85		
Bathurst	Gloucester	667	48,897 32	244 90	17	787 32
Bouctouche	Kent	51	3,279 66	17 75	1	8 00
Campbellton	Ristigouche	286	19,725 51	104 15	12	606 41
Campo Bello	Charlotte	1	1 00	0 05		
Canterbury, station de	York	18	1,026 41	5 60		
Caraqueette	Gloucester	67	4,022 86	22 20	1	5 00
Carleton	St. Jean	6	72 37	0 55	2	133 73
Chatham	Northumberland	804	57,927 81	305 65	22	1,184 73
Dalhousie	Ristigouche	715	51,010 52	268 90	20	1,269 30
Dorchester	Westmoreland	62	3,167 23	17 45		
Edmundston	Victoria	272	20,675 40	108 45		
Florenceville	Carleton	9	573 42	3 00		
Frédéricton	York	95	4,881 99	26 75	54	1,869 84
Gagetown	Queen	5	353 55	1 85		
Grande Chôte	Victoria	17	756 12	4 15	3	200 00
Harvey, A. C.	Albert	21	1,232 02	6 55	3	60 00
Hillsborough	do	26	1,174 46	6 55	1	20 00
Hopewell, Cap	do	4	154 65	0 95		
Indiantown	St. Jean	8	70 48	0 50		
Kingston	Kent	127	8,202 58	43 75		
Memramcook	Westmoreland	26	1,896 15	10 25	1	48 20
Moncton	do	90	3,806 66	21 35	7	154 00
Newcastle	Northumberland	306	16,783 78	91 45	5	202 74
Oromocto	Sunbury	4	205 00	1 20		
Osekeag	King	9	532 74	2 90		
Petitodiac	Westmoreland	9	592 00	3 20		
Richiboucto	Kent	205	12,867 32	67 85	6	364 80
Sackville	Westmoreland	115	6,040 38	33 95	7	608 75
Salisbury	do	5	236 15	1 35		
Shédiac	do	191	13,809 06	72 75	8	397 40
Sheffield	Sunbury	4	120 00	0 70	1	14 00
Springfield	King	2	10 25	0 10		
St. Andrew	Charlotte	15	408 93	2 60	5	191 73
St. George	do	13	245 37	1 65		
St. Jean	St. Jean	277	11,629 05	65 75	153	5,416 17
St. Martin	do	13	548 15	3 00		
St. Stephen	Charlotte	37	1,134 23	6 50	8	315 45
Sussex Vale	King	104	6,980 67	36 90	5	189 10
Woodstock	Carleton	304	24,204 41	125 95	11	145 12
		4,941	332,079 44	1,754 95	353	14,191 79

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

JOHN McMILLAN,
Inspecteur de bureaux de postes.

ETAT No. 10, C.

INDIQUANT le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur l'île du Prince-Edouard durant l'année expirée le 30 juin 1873 ; la valeur de ces mandats en cours provincial ; les commissions perçues sur iceux ; et le nombre de mandats d'articles d'argent payés en Ontario et Québec, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans l'île du Prince-Edouard.

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.
Alexandria	Glengarry				2	112 80
Barrie	Simcoe	1	25 00	0 40		
Clinton	Huron				1	92 00
Embro	Oxford	2	34 78	0 45		
Georgina	York	1	50 00	0 60		
Hamilton	Wentworth	3	89 22	1 00	3	50 00
London	Middlesex	1	5 00	0 05	1	20 00
Lucknow	Bruce	1	39 12	0 50		
Matapédia	Rimouski	1	10 00	0 05		
Montréal	Hochelaga	5	835 00	2 70	269	23,802 19
Niagara	Lincoln				2	96 78
Oshawa	Ontario				2	134 00
Ottawa	Carleton	3	6 67	0 75	8	404 78
Petrolia	Lambton	1	40 00	0 40		
Québec	Québec	14	1,000 03	10 60	30	2,249 35
Ste. Marie	Perth				1	40 00
Smith's Falls	Lanark				3	300 00
Toronto	York	2	40 00	0 20	6	132 52
		35	1,674 82	17 70	328	27,434 42

P. LE SUEUR,
Surintendant-en-chef.

A. CAMPBELL,
Maitre-Général des Postes.

NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT No. 10, C.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les commissions perçues sur ceux ; le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans la Nouvelle-Ecosse, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans le Nouveau-Brunswick, et la commission allouée aux maîtres 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.
Amherst	Cumberland.....	139	5,233 39	30 35	171	6,168 46	13 08
Annapolis	Annapolis.....	214	7,393 81	41 90	37	1,391 36	13 48
Antigonish	Antigonish.....	33	1,615 51	8 85	38	1,299 04	4 04
Arichat	Richmond.....	14	483 07	2 70	20	1,019 59	1 21
Aylesford.....	King.....	37	1,987 49	11 15	5	235 50	4 97
Baddeck	Victoria.....	3	54 92	0 35	25	955 00	0 14
Barrington.....	Shelburne.....	48	2,213 58	12 40	7	516 51	5 41
Bear River, côté ouest.....	Digby.....	83	3,466 77	19 30	3	122 00	8 66
Berwick.....	King.....	41	2,079 01	11 55	4	73 47	5 20
Bridgetown.....	Annapolis.....	298	16,112 84	87 55	15	639 18	40 28
Bridgewater.....	Lunenburg.....	44	2,475 77	13 35	2	27 00	6 19
Caledonia Corner.....	Queen.....	79	5,345 38	28 55	1	25 00	13 36
Canning.....	King.....	61	2,819 70	16 25	12	350 60	7 05
Cap Canso.....	Guysborough.....	1	25 00	0 20			0 03
Chester.....	Lunenburg.....	2	15 00	0 10	1	6 49	0 04
Christmas Island.....	Cap Breton.....	2	114 90	0 60			0 28
Cow Bay.....	do.....	7	208 95	1 30	3	72 00	0 52
Cross Roads.....	Guysborough.....	2	35 00	0 25			0 09
Dartmouth.....	Halifax.....	7	72 50	0 50	4	41 00	0 18
Digby.....	Digby.....	262	13,362 77	73 10	31	1,707 89	33 41
Five Islands.....	Colchester.....	11	557 13	3 10	2	85 00	1 40
Granville, passage.....	Annapolis.....	42	1,302 28	8 00	5	151 52	3 26
Grand Village.....	Colchester.....	24	1,366 46	7 10	13	1,019 03	3 41
Guysborough.....	Guysborough.....	16	376 33	2 45	13	363 00	0 94
Halifax.....	Halifax.....	275	12,856 71	76 30	831	39,346 04	
Hantsport.....	Hants.....	13	573 04	3 20	3	59 00	1 27
Kentville.....	King.....	50	2,510 09	13 90	9	328 91	6 43
Laurencetown.....	Annapolis.....	71	3,331 41	19 03	7	210 61	8 33
Lingan.....	Cap Breton.....	12	1,031 50	5 30			2 57
Little Glace Bay.....	do.....	17	1,034 42	5 45			2 59
Liverpool.....	Queen.....	178	11,490 16	61 05	4	117 89	28 73
Lockeport.....	Shelburne.....	19	1,329 41	6 35			3 32
Londonderry.....	Colchester.....	16	854 00	4 60			2 13
Lower Horton.....	King.....	8	429 20	2 50	1	50 00	1 07
Lunenburg.....	Lunenburg.....	46	1,903 07	10 85	1	4 25	4 75
Mabou.....	Inverness.....	9	404 34	2 20	21	459 50	1 01
Mahone, baie.....	Lunenburg.....	40	2,750 00	14 90			6 88
Maitland.....	Hants.....	44	2,647 04	14 10	3	215 00	6 72
New Glasgow.....	Pictou.....	60	2,792 68	16 00	97	4,514 37	6 98
Newport.....	Hants.....	10	518 25	2 70	2	58 00	1 25
Newport, débarc.....	do.....	2	83 00	0 50			0 21
New Ross.....	Lunenburg.....	1	1 48	0 05			0 07
North Sydney.....	Cap Breton.....	34	856 48	5 45	3	128 43	2 14
Oxford.....	Cumberland.....	10	369 90	2 15	3	63 89	0 92
Parrsboro'.....	do.....	161	8,419 34	45 70	16	245 47	21 05
Pictou.....	Pictou.....	46	1,493 11	8 85	85	3,629 55	3 71
Pineo, village.....	King.....	5	271 20	1 40			0 68
Port Hastings.....	Inverness.....	13	654 00	3 75	25	2,057 19	1 64
Port Hawkesbury.....	Richmond.....	9	571 47	3 05	1	40 50	1 43
Port Hood.....	Inverness.....	3	87 64	0 50	2	41 00	0 22
Port Medway.....	Queen.....	18	941 86	5 10			2 35
			331				

ETAT No. 10 C.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la N.-Ecosse et le N.-Brunswick, dur. l'année exp. le 30 juin 1873.—*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 de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Port Mulgrave....	Guysborough ...	7	98 45	0 80	3	94 99	0 25
Port William....	King.....	12	603 45	3 25	1	29 80	1 51
Fugwash.....	Cumberland.....	20	1,180 55	6 20	19	554 78	2 95
Rivière Jean.....	Pictou.....	31	1,178 43	6 80	.....	.....	2 95
Rivière Philippe....	Cumberland.....	12	530 05	3 40	5	125 00	1 33
Sandy Cove.....	Digby.....	5	138 31	0 95	.....	.....	0 34
Sheet Harbour....	Halifax.....	1	6 00	0 05	.....	.....	0 02
Shelburne.....	Shelburne.....	85	5,665 15	30 00	3	30 04	14 16
Sherbrooke.....	Guysborough....	11	261 12	1 55	.....	.....	0 65
Shubénacadie....	Hants.....	7	403 10	2 10	6	169 00	1 01
Stellarton.....	Pictou.....	42	1,941 47	11 25	15	333 40	4 85
St. Pierre.....	Cap Breton.....	2	111 91	0 60	1	12 00	0 28
Sydney.....	do.....	65	3,729 28	20 20	19	522 30	9 32
Sydney Mines....	do.....	7	650 00	3 30	5	78 00	1 62
Tangier.....	Halifax.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tatamagouche....	Colchester.....	7	317 80	1 70	4	211 87	0 80
Truro.....	do.....	70	3,192 94	17 75	56	2,238 58	7 98
Tusket.....	Yarmouth.....	6	69 62	0 45	1	20 00	0 17
Wallace.....	Cumberland.....	26	848 91	4 95	15	685 54	2 12
West, baie.....	Inverness.....	.....	.....	.....	2	85 00	.....
Westport.....	Digby.....	14	511 55	2 85	10	368 60	1 28
Weymouth.....	do.....	94	4,085 50	22 75	6	321 02	10 21
Whycocomagh....	Inverness.....	2	2 40	0 10	41	1,141 00	0 01
Wilmot.....	Annapolis.....	121	8,266 38	43 50	3	95 78	20 66
Windsor.....	Hants.....	63	3,670 93	20 50	36	1,045 95	9 18
Wolfville.....	King.....	70	3,179 94	17 85	38	1,472 07	7 95
Yarmouth.....	Yarmouth.....	406	20,866 89	114 75	37	834 72	52 17
		3,826	190,432 49	1,054 05	1,852	78,227 59	443 86

A. WOODGATE,
Inspecteur de bureaux de poste.

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 1873; 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 dans la Nouvelle-Ecosse.

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.
Baie Verte	Westmoreland	7	282 35	1 65	3	98 50
Bathurst	Gloucester	93	6,630 53	34 45	15	729 18
Boucouché	Kent	3	147 15	0 80	1	30 00
Campbellton	Ristigouche	73	3,285 70	17 55	2	114 80
Carpo Bello	Charlotte	3	10 50	0 15		
Carquette	Gloucester	14	1,126 76	5 75	1	19 87
Carleton	St. Jean	31	1,143 38	6 40	22	581 25
Chatham	Northumber-land	182	11,209 00	59 35	46	2,731 32
Dalhousie	Ristigouche	116	7,203 38	38 05	18	1,322 58
Dorchester	Westmoreland	62	1,460 23	8 85	14	611 34
Florenceville	Carleton	5	106 12	0 65		
Frédéricton	York	48	1,862 65	10 85	61	2,997 89
Gagetown	Sunbury	2	15 00	0 10		27 00
Grande Chute	Victoria	1	7 00	0 05		
Harvey, A. C.	Albert	8	218 88	1 45	4	134 00
Harvey, station	York	10	213 38	1 30		
Hillsborough	Albert	9	184 60	1 25	3	211 31
Hopewell, cap	do	2	84 38	0 50	2	71 75
Indiantown	St. Jean	15	568 35	3 40	2	49 00
Kingston	Kent	26	1,859 51	9 70	2	200 00
Kingston	King	2	45 00	0 30	7	523 00
Kouchibouguac	Kent	1	15 00	0 10		
Memramcook	Westmoreland	5	198 18	1 30	2	80 69
Moncton	do	52	4,774 51	27 50	57	1,721 71
Newcastle	Northumber-land	186	6,084 09	35 95	3	90 72
Oromocto	Sunbury	1	15 00	0 10		
Ossekeag	King	2	48 18	0 25	5	365 00
Petitcodiac	Westmoreland	12	715 80	3 70	5	84 30
Richiboucto	Kent	23	1,020 42	5 75	8	192 11
Richmond Corner	Carleton	2	11 27	0 10		
Sackville	Westmoreland	130	3,963 61	23 20	132	7,720 23
Salisbury	do	10	274 69	1 70	1	72 45
Shédiac	do	27	1,000 39	5 55	34	1,239 27
Sheffield	Sunbury				3	20 19
St. André	Charlotte	14	239 01	1 50	8	365 42
St. George	do	8	328 74	1 95	1	50 00
St. Jean	St. Jean	424	16,031 93	92 50	3,276	164,404 17
St. Martin	do	7	199 00	1 15	1	18 00
St. Stephen	Charlotte	55	1,218 25	7 75	40	1,997 22
Sussex Vale	King	14	355 28	2 20	3	187 91
Woodstock	Carleton	97	4,792 23	26 70	49	1 032 89
		1,782	78,949 43	441 50	3,833	190,114 28

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

JOHN McMILLAN,

Inspecteur de bureaux de poste.

ÉTAT No. 10, D.

INDIQUANT le nombre de mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur Terre neuve, pendant l'année expirée le 30 juin 1873; 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 Québec, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans Terre neuve.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montants des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Belleville.....	Hastings.....	1	9 00	0 25		
Dunham.....	Missisquoi.....	2	112 97	1 25		
Gananoque.....	Leeds.....	2	9 78	0 50		
Hamilton.....	Wentworth.....	1	39 12	0 50	2	5 03
Hespeler.....	Waterloo.....				1	48 66
Ingersoll.....	Oxford.....	1	10 71	0 25		
Kingston.....	Frontenac.....	4	42 43	1 00		
London.....	Middlesex.....	11	554 49	6 25	1	54 05
Matapédia.....	Rimouski.....	9	180 93	2 00		
Montréal.....	Hochelaga.....	16	224 35	4 25	38	695 04
Omeme.....	Victoria.....				1	14 60
Ottawa.....	Carleton.....	1	6 60	0 25	1	9 37
Owen Sound.....	Grey.....	1	10 00	0 05		
Pointe St. Charles.....	Jacques-Cartier.....	1	24 45	0 25		
Port Hope.....	Durham.....	1	24 45	0 25		
Prescott.....	Grenville.....	1	48 90	0 50		
Québec.....	Québec.....	4	155 22	2 00		
St. Catherine.....	Lincoln.....				3	85 16
St. Thomas.....	Elgin.....	9	180 93	2 25		
Shakespeare.....	Perth.....	5	48 90	1 35		
Sparta.....	Elgin.....				1	40 55
Toronto.....	York.....	25	450 52	7 50	12	153 23
Windsor.....	Essex.....	2	37 41	50		
		98	2,171 16	31 15	60	1,105 69

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

P. LE SUEUR,
Surintendant-en-chef.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

ETAT No. 10, D.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Écosse sur Terre-neuve, pendant l'année expirée le 30 juin 1873; 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-Écosse, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans Terre-neuve, et la commission allouée aux maîtres de poste.

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.
Annapolis	Annapolis				2	54 75	0 14
Antigonish	Antigonish	1	15 01	0 25	4	39 27	0 13
Arichat	Richmond				2	33 82	0 08
Baddeck	Victoria	1	35 01	0 50	1	19 47	0 14
Bridgewater	Lunenburg				1	20 28	0 05
Halifax	Halifax	37	892 12	13 75	74	1,467 19	
Hantsport	Hants	1	40 00	0 50			0 10
Lingan	Cap Breton	1	20 00	0 25			0 05
Liverpool	Queen	1	20 00	0 25	2	81 40	0 26
New Glasgow	Pictou	1	9 63	0 25	1	34 95	0 11
Sydney Nord	Cap Breton	4	47 77	1 25	8	279 05	0 82
Pictou	Pictou	5	269 23	3 25	6	224 53	1 20
Port Hastings	Inverness	8	172 00	2 25			0 43
Port Hawkesbury	Richmond	1	4 75	0 25			0 01
St. Pierre	Cap Breton	1	20 39	0 25			0 05
Stellarton	Pictou	1	48 01	0 50	1	8 11	0 14
Sydney	Cap Breton	1	4 89	0 25	3	66 35	0 18
Truro	Colchester	2	99 98	1 50			0 25
Windsor	Hant				2	54 66	0 14
Wolfville	King	1	30 00	0 50			0 08
Yarmouth	Yarmouth	4	39 77	1 00	2	24 34	0 16
		71	1,768 56	26 75	109	2,408 17	4 52

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

A. WOODGATE,
Inspecteur de bureaux de postes.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 10, D.—Indiquant le nombre de mandats d'articles d'argent émis dans le Nouveau-Brunswick sur Terre-neuve, pendant l'année expirée le 30 juin 1873 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les commissions perçues sur iceux et le nombre des mandats d'articles d'argent payés dans le Nouveau-Brunswick, émanant de bureaux de mand. d'articles d'argent dans 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.
Bathurst	Gloucester.....	3	55 76	0 75		
Carleton	St. Jean				1	14 70
Frédéricton	York	1	20 00	0 25	1	1 01
Harvey, A.C.	Albert	3	98 00	1 25		
Indiantown	St. Jean	1	19 56	0 25		
Newcastle	Northumberl'nd	3	41 34	0 75		
Richiboucto.....	Kent	3	234 53	2 50		
Sackville	Westmoreland..				4	214 12
St. Jean	St. Jean	18	366 38	5 75	5	63 39
Sussex Vale.....	King	1	24 00	0 25		
		33	859 57	11 75	11	293 22

JOHN McMILLAN,
Inspecteur de bureaux de postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 10, E.

INDIQUANT le nombre des mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur le Nouveau-Brunswick pendant l'année expirée le 30 juin 1873 ; la valeur de ces mandats en cours provincial ; les commissions reçues sur ceux ; et le nombre de mandats d'articles d'argent payés en Ontario et Québec, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans le Nouveau-Brunswick.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. payés.	Montant des mandats payés.
Alexandria	Glengarry	2	\$ cts. 75 00	\$ cts. 0 40	3	\$ cts. 50 00
Arkona	Lambton				2	200 00
Arnprior	Renfrew	1	15 00	0 10		
Beamsville	Lincoln	1	30 00	0 20		
Belleville	Hastings				4	161 00
Berlin	Waterloo	3	40 00	0 20		
Bluevale	Huron				1	8 00
Bondhead	Simcoe	1	42 00	0 30	3	162 00
Bracebridge	Victoria				2	120 00
Brantford	Brant	1	11 26	0 10	16	905 15
Brockville	Leeds	4	350 00	1 80	18	1,571 25
Brooklin	Ontario				2	20 50
Chambly, canton	Chambly	12	115 00	0 85		
Chatham	Kent				8	462 00
Clarksburg	Grey				2	133 49
Clover Hill	Simcoe	1	16 00	0 10		
Coaticook	Stanstead				1	1 50
Cobourg	Northumberland	1	30 00	0 20	5	108 40
Collingwood	Simcoe				2	55 82
Compton	Compton				1	15 00
Cornwall	Stormont				5	160 00
Danville	Richmond				1	43 00
Dresden	Kent	1	50 00	0 30	3	252 34
Drumbo	Oxford				2	119 50
Dundas	Wentworth	1	5 00	0 05	5	22 00
Dunnville	Haldimand				1	5 00
Embro'	Oxford	1	5 00	0 05		
Fergus	Wellington	1	14 00	0 10	1	50 00
Fort Erie	Welland				1	29 80
Galt	Waterloo	1	25 00	0 20	10	660 47
Gananoque	Leeds	1	14 00	0 10		
Gaspé, bassin de	Gaspé	1	18 37	0 19	5	239 20
Georgetown	Halton				10	187 00
Goderich	Huron	3	205 00	1 05	17	1,175 43
Granby	Shefford				1	100 00
Guelph	Wellington	1	11 50	0 10	34	3,000 93
Hemmingford	Huntingdon				13	1,210 00
Hamilton	Wentworth	8	166 05	0 95	29	2,361 45
Ingersoll	Oxford				3	209 00
Iroquois	Dundas				2	70 00
Jarvis	Haldimand				4	310 00
Kamouraska	Kamouraska				1	14 93
Keene	Peterboro'	1	50 00	0 30		
Kingston	Frontenac	8	218 50	1 35	4	169 05
Lennoxville	Richmond				1	20 00
Lévis	Lévis				13	1,300 00
Lindsay	Victoria				2	31 50
Listowel	Perth				2	200 00
London	Middlesex	4	135 38	0 80	34	2,247 13
L'Orignal	Prescott				3	150 00
Matapédia	Rimouski	35	1,886 48	9 60	3	280 00
Melbourne	Richmond	1	1 20	0 05	1	25 87
Millbrook	Durham				2	50 00
Mitchell	Perth				5	395 87

ETAT No. 10, E.—Indiquant le nombre des mandats d'articles d'argent émis en Ontario et Québec sur le Nouveau-Brunswick pendant l'année expirée le 30 juin 1873.—*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.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Mildmay	Bruce				1	12 00
Montmagny	Montmagny				5	466 40
Montréal	Hochelaga	73	3,797 55	21 55	2,042	128,947 31
Malbaie	Charlevoix				2	70 15
Napanee	Lennox				1	2 48
Oakville	Halton	1	30 00	0 20		
Orillia	Simcoe				5	190 00
Oshawa	Ontario	1	7 50	0 05	101	5,981 54
Ottawa	Carleton	81	2,158 03	12 95	80	3,466 51
Paspébiac	Bonaventure	5	277 75	1 50	14	824 08
Perth	Lanark				1	30 00
Peterboro	Peterboro'	3	71 10	0 45	2	105 20
Petrollea	Lambton				1	100 00
Port Hope	Durham				10	222 00
Port Perry	Ontario				2	134 08
Port Robinson	Welland				1	40 00
Port Rowan	Norfolk	9	578 00	2 15	2	150 00
Prescott	Grenville	5	40 00	0 30		
Preston	Waterloo	1	25 00	0 20		
Québec	Québec	13	431 20	2 60	2,221	161,179 20
Renfrew	Renfrew				3	210 00
Richmond	Richmond				5	430 00
Rimouski	Rimouski				2	73 00
Rivière-du-Loup	Témiscouata	2	80 00	0 40	33	1,704 23
St. Anne	Kamouraska				2	17 51
St. Catherine	Lincoln				10	157 72
St. Hyacinthe	St. Hyacinthe	3	293 50	1 50	1	6 75
St. Marie	Perth				12	387 35
St. Roch	Québec, (cité)				5	440 00
St. Thomas	Elgin	1	100 00	0 50		
Sarnia	Lambton				5	440 00
Sherbrooke	Richmond	1	8 94	0 05		
Simcoe	Norfolk	2	92 60	0 60	11	469 95
Smiths' Falls	Lanark				2	52 52
Sorel	Richelieu	1	65 00	0 40		
Sud, Québec	Lévis				3	150 00
Springford	Oxford				1	4 00
Stayner	Simcoe	2	200 00	1 00	8	700 00
Stratroy	Middlesex				1	96 80
Stratford	Perth				1	2 50
Stirling	Hastings	1	50 00	0 30		
Thornhill	York				1	32 25
Toronto	do	46	1,993 85	10 05	119	4,193 90
Trois-Rivières	St. Maurice	1	40 00	0 20	3	215 00
Vankleek Hill	Prescott	1	60 00	0 30		
Walkerton	Bruce	1	50 00	0 30	1	30 00
Wardsville	Middlesex	1	6 00	0 05		
Windsor	Essex				1	10 00
Woodstock	Oxford	2	34 00	0 25	3	260 00
Wyoming	Lambton				1	10 00
Yorkville	York				2	150 00
		350	14,019 76	77 40	5,015	331,329 01

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

P. LE SEUR,

Surintendant-en-chef.

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 1873 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les commissions perçues sur iceux ; le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans la Nouvelle-Ecosse émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans l'île du Prince-Edouard, et la commission allouée aux maîtres de poste.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions reçues.	No. des mand. émis.	Montant des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Amherst	Cumberland.....	8	217 50	2 40	4	156 70	0 54
Antigonishe	Antigonish.....	5	133 81	0 90	1	25 50	0 33
Arichat	Richmond.....	16	689 39	5 65	2	65 00	1 72
Bridgewater	Lunenburg.....	1	19 00	0 20	.....	.....	0 05
Canso	Guysborough.....	2	108 40	0 80	1	20 00	0 27
Cow Bay	Cap Breton.....	5	253 00	2 60	.....	.....	0 64
Dartmouth	Halifax.....	3	79 79	0 90	.....	.....	0 20
Guysborough	Guysborough.....	1	7 79	0 10	.....	.....	0 02
Halifax	Halifax.....	40	888 87	9 60	148	7,907 75	.....
Little Glace Bay	Cap Breton.....	3	88 82	1 15	.....	.....	0 22
Liverpool	Queen.....	2	143 85	1 20	.....	.....	0 36
Mabou	Inverness.....	1	48 90	0 60	.....	.....	0 12
Mahone, baie	Lunenburg.....	1	12 00	0 20	.....	.....	0 03
Martland	Hants.....	5	124 80	1 75	.....	.....	0 31
New Glasgow	Pictou.....	5	141 75	1 20	11	221 87	0 35
Newport	Hants.....	1	5 50	0 10	.....	.....	0 01
Nord, Sydney	Cap Breton.....	5	235 85	1 55	1	50 00	0 59
Parrsboro'	Cumberland.....	2	78 00	0 70	.....	.....	0 20
Pictou	Pictou.....	7	203 32	1 55	41	2,957 85	0 50
Fort Hastings	Inverness.....	1	15 00	0 20	.....	.....	0 04
do Hawkesbury	Richmond.....	3	25 50	0 40	1	22 40	0 06
do Hood	Inverness.....	3	148 58	1 10	1	30 52	0 37
do Mulgrave	Guysborough.....	4	320 00	3 20	.....	.....	0 80
Pugwash	Cumberland.....	4	255 88	1 35	3	297 00	0 64
Rivière Jean	Pictou.....	2	73 36	0 40	.....	.....	0 13
Sherbrooke	Guysborough.....	4	122 63	1 40	.....	.....	0 30
Shubénacadie	Hants.....	9	749 00	5 60	.....	.....	1 87
St. Pierre	Cap Breton.....	1	35 46	0 40	.....	.....	0 09
Sydney	do.....	5	125 56	1 40	.....	.....	0 32
Tangier	Halifax.....	1	100 00	1 00	.....	.....	0 25
Truro	Colchester.....	.....	.....	.....	8	377 00	.....
West, baie	Inverness.....	1	20 00	0 20	.....	.....	0 05
Weymouth	Digby.....	2	50 00	0 25	.....	.....	0 13
Whycocomagh	Inverness.....	1	40 00	0 40	.....	.....	0 10
Wilmot	Annapolis.....	.....	.....	.....	1	50 00	.....
Windser	Hants.....	1	37 84	0 40	1	12 00	0 09
Wolfville	King.....	.....	.....	.....	4	166 50	.....
Yarmouth	Yarmouth.....	7	137 44	1 80	4	400 00	0 34
		162	5,736 59	52 65	232	12,760 09	12 09

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

A. WOODGATE,
Inspecteur de bureaux de poste.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 10, E.—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 1873 ; la valeur de ces mandats en cours du Canada ; les commissions perçues sur iceux ; le nombre de mandats d'articles d'argent payés dans la Nouvelle-Ecosse, émanant de bureaux de mandats d'articles d'argent dans l'Île du P.-Edouard.

Nom du bureau.	Comté.	No. des mand. émis.	Montant des mandats émis.	Total des commissions recues.	No. des mand payés.	Montant des mandats payés.
			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
Baie Verte	Westmoreland..	1	22 50	0 40	1	2 50
Bathurst	Gloucester	4	290 00	2 40		
Bouctouche	Kent				1	63 25
Campbellton	Ristigouche	4	297 90	3 05		
Chatham	Northumberland	9	426 18	3 00	1	20 00
Dalhousie	Ristigouche	5	327 00	3 40	3	177 68
Dorchester	Westmoreland..	7	77 77	1 20		
Frédéricton	York	5	139 80	1 40	10	239 12
Hopewell, Cap	Albert	1	15 00	0 10		
Indiantown	St. Jean	3	115 55	1 15		
Kingston	Kent	1	10 00	0 10		
Memramcook	Westmoreland..	3	157 00	1 40		
Moncton	do	9	144 37	1 45	7	204 25
Newcastle	Northumberland	4	183 00	1 70	3	96 01
Richiboucto	Kent	1	60 00	0 60	17	1,663 05
Sackville	Westmoreland..	4	124 93	0 85	5	255 67
Salisbury	do	1	35 00	0 20		
Shédiac	do	1	82 40	0 50	9	620 10
St. Jean	St. Jean	22	525 39	6 25	236	18,061 67
St. Martin	do	1	40 00	0 40		
St. Stephen	Charlotte	8	215 00	2 15		
Sussex Vale	King	10	409 67	3 70	1	6 00
Woodstock	Carleton	2	33 48	0 60		
		106	3,731 94	36 00	294	21,409 30

JOHN McMILLAN,
Inspecteur de bureaux de poste.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT No. 11.

INDIQUANT le coût annuel du service des mandats d'articles d'argent en Ontario et Québec, et spécifiant, en détail, les dépenses pour salaires, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.
		\$ cts.
P. Le Sueur	Une année de traitement comme surintendant	2,400 00
C. W. Jenkins	do do commis de 1ère classe	1,400 00
J. Brophy	do do commis de 2e classe ancienne	1,250 00
E. G. Bennett	do do do do	1,150 00
J. McDougall	do do 2e. do cadette	850 00
R. J. Shaw	do do do do	700 00
C. J. Higgins	do do 3e. do cadette	600 00
L. Blanchet	Six mois do do do	300 00
C. Sangster	Douze mois do do do	550 00
M. K. Dunlevie	do do do do	550 00
J. F. Wall	do do do do	500 00
L. W. Travis	Deux mois do do do	50 00
C. Le Sueur	Douze mois commis temporaire	730 00
J. C. Bonner	do do do	547 50
A. W. Wall	do do do	547 50
J. H. Spencer	do do do	547 50
F. W. Mills	141 jours do do	211 50
W. Brophy	34 do do do	51 00
A. Le Sueur	19 do do do	28 50
		12,963 50

P. LE SUEUR,
Surintendant-en-chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVELLE-ECOSSE.

ÉTAT No. 11.—Indiquant le coût annuel du service des mandats d'articles d'argent dans la Nouvelle-Ecosse, et spécifiant en détail, les dépenses pour salaires, impressions, papeterie, et toutes autres dépenses, pendant l'année expirée le 30 juin 1873,

Nom.	Détails.	Montant.
<i>Salaires.</i>		\$ cts.
James H. Thorne	Surintendant	1,700 00
Frédéric W. Creighton ..	Commis de 2e classe.....	960 00
Stephen S. Thorne	4e do	440 00
Thomas Conran.....	Messageur.....	500 00
		3,600 00
<i>Dépenses contingentes.</i>		
Joseph H. Crosskill	Impression de formules, etc.....	1,290 09
Stephen S. Hall	Papeterie, etc	0 00
Newcomb et Lambert	Meubles pour bureau.....	24 50
Glendenning	Glace.....	2 50
.....	Nettoyage de bureau.....	10 00
		1,327 09
Total.....		4,927 09

A. WOODGATE,
Inspecteur de bureaux de poste.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 11.—Indiquant le cout du service des mandats d'articles d'argent dans le Nouveau-Brunswick, spécifiant en détail, les dépenses pour salaires, durant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Détails.	Montant.
	<i>Traitements.</i>	\$ cts.
James Hale.....	Une année de traitement comme surintendant.....	1,700 00
Thomas B. Smith.....	do do commis de 2e classe.....	750 00
John S. Hale.....	Deux mois et 16 jours, du 14 avril, commis de 3e classe.....	74 70
	Total.....	2,524 70

JOHN McMILLAN,
Inspecteur du bureau de poste.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ATET No. 12.

INDIQUANT le nom des bureaux de mandats d'articles d'argent ouverts en Ontario et Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Comté.	Date de la mise en opération.
Haliburton	Peterboro'	1er juillet 1872.
Port Ryerse	Norfolk	do
Wales	Stormont	do

ETAT No. 12.

INDIQUANT le nom des bureaux de mandats d'articles d'argent, fermés pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Comté.	Date de la fermeture.
Barnston	Stanstead	30 juin 1873.
Borelia	Ontario	do
Carillon	Argenteuil	do
Carleton	Bonaventure	do
Métis	Rimouski	do
Morton	Leeds	do
Oxley	Essex	do

P. LE SUEUR,
Surintendant-en-chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

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 1873.

BUREAUX CRÉÉS.

Five Islands	Comté Colchester.
New Ross	do Lunenburgh.
Oxford	do Cumberland.
Village Pineo	do de la Reine
Sheet Harbour	do d'Halifax
West Bay	do d'Inverness

BUREAUX FERMÉS.

Aucun.

A. WOODGATE,
Inspecteur de bureaux de poste.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ÉTAT 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 1873.

BUREAUX OUVERTS.

Nom du bureau.	Comté.	Date de l'ouverture
Richmond Corner.....	Carleton.....	1er juin 1873..

BUREAUX FERMÉS:—

Aucun.

JOHN McMILLAN,

Inspecteur de bureaux de Poste.

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

ETAT No. 13.

INDIQUANT les pertes, s'il y en a eu, éprouvées dans l'exploitation du service de mandats d'articles d'argent en Ontario et Québec, et leurs causes.

Il n'y a pas eu de pertes pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

ETAT No. 13.

INDIQUANT les pertes s'il y en a eu, éprouvées dans l'exploitation du service de mandats d'articles d'argent dans la Nouvelle-Ecosse, et leurs causes.

Il n'y pas eu de pertes pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

ETAT No. 13.

INDIQUANT les pertes, s'il y en a eu, éprouvées dans l'exploitation du service de mandats d'articles d'argent dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Il n'y a pas eu de pertes pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

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 1873.

ONTARIO ET QUÉBEC.				\$	cts.	\$	cts.
Mandats émis en Ontario et Québec, payables en Ontario et Québec.....						3,198,714	10
do	do	do	dans le Royaume-Uni.....			542,003	93
do	do	do	dans la Nouvelle-Ecosse.....	20,029	99		
do	do	do	dans le Nouv.-Brunswick ..	14,019	76		
do	do	do	dans l'Île du P.-Edouard....	1,674	82		
do	do	do	à Terre-neuve.....	2,171	16		
						37,895	73
Total des mandats émis en Ontario et Québec.....						3,778,613	76
Mandats émis en Ontario et en Québec, et payés en Ontario et Québec.....						3,198,410	78
do	dans le Royaume-Uni	do	do	140,889	45		
do	dans la Nouvelle-Ecosse	do	do	131,688	90		
do	dans le Nouveau-Brunswick	do	do	331,329	01		
do	dans l'Île du Prince Edouard	do	do	27,434	42		
do	à Terre-neuve	do	do	1,105	69		
						632,447	47
Total émis et payés.....						7,609,472	01
Dépôts aux caisses d'épargne reçus par l'intermédiaire du bureau des mand.						2,306,918	00
Remboursements	do	fait	do	do	do	1,925,999	32
						11,842,389	33
RECETTES EN ONTARIO ET QUÉBEC.							
Commissions reçues sur mandats émis et payables en Ontario et Québec.....						18,110	70
Commissions reçues sur mandats en Ontario et en Québec, payables dans le Royaume-Uni.....						14,732	45
Commissions reçues sur mandats émis par Ontario et Québec sur les provinces d'en bas.....						238	50
Moitié du produit des commissions en excédant, sur celles provenant de nos émissions, reçu par les provinces d'en bas, sur mandats payables en Ontario et Québec.....						1,193	72
Différences du change en faveur d'Ontario et Québec.....						2,285	58
						36,560	95
A DÉDUIRE.							
Commissions payées aux maîtres de poste en Ontario et Québec sur la totalité des mandats émis et payés par eux.....				7,997	53		
Part afférente payée au Royaume-Uni, des commissions reçues en Ontario et Québec, sur mandats tirés par Ontario et Québec sur le Royaume-Uni.....				3,998	87		
						11,996	40
Revenu net au crédit d'Ontario et Québec.....						24,564	55

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

P. LE SUEUR,

Surintendant-en-chef.

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

	\$	cts.	\$	cts.
Mandats émis dans la Nouvelle-Ecosse, et payables dans la Nouvelle-Ecosse.....	990,324	97		
do do le Royaume-Uni.....	50,830	3		
do do Ontario et Québec.....	132,061	34		
do do le Nouveau-Brunswick.....	190,432	49		
do do à Terre-neuve.....	1,768	56		
do do l'Île du P.-Edouard.....	5,736	59		
Total des mandats émis dans la Nouvelle-Ecosse.....	1,371,154	27		
Mandats émis dans la Nouvelle-Ecosse, et payés dans la Nouvelle-Ecosse....	985,692	60		
do le Royaume-Uni do	10,172	51		
do Ontario et Québec do	20,174	76		
do le Nouveau-Brunswick do	78,227	59		
do à Terre-neuve do	2,408	17		
do l'Île du Prince-Edouard do	12,760	09		
Total des mandats émis et payés dans la Nouvelle-Ecosse.....	1,109,435	72		
	2,480,589	99		
RECETTE DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE.				
Commissions reçues sur mandats émis et payables dans la Nouvelle-Ecosse.	5,477	05		
do do le Royaume-Uni.....	1,402	75		
do do Ontario et Québec.....	716	10		
do do le Nouveau-Brunswick.....	1,054	05		
do do à Terre-neuve.....	26	75		
do do l'Île du Prince-Edouard.....	52	65		
Moitié des commissions reçues en excédant, sur les mandats de Terre-neuve..	4	62		
do do l'Île du Prince-Edouard.....	35	93		
	8,769	90		
À DÉDUIRE.				
Commissions payées aux maîtres de poste dans la Nouvelle-Ecosse, sur la totalité des mandats émis et payés par eux.....	2,673	08		
Part afférente payée au Royaume-Uni, Ontario, Québec et au Nouveau-Brunswick, des commissions reçues dans la Nouvelle-Ecosse sur les mandats tirés dans la Nouvelle-Ecosse sur le Royaume-Uni, Ontario, Québec et le Nouveau Brunswick.....	1,010	94		
	3,684	02		
Revenu net au crédit de la Nouvelle Ecosse.....	5,085	86		

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

A. WOODGATE,

Surintendant-en-chef.

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

No. de mand.	Opérations de l'année.		\$	cts.	\$	cts.
16,396	Mand. émis dans le Nouv. Brunswick, et payables dans le N.-Bruns.	Ontario et Québec	539,943	41		
4,941	do	Ontario et Québec	332,079	44		
2,192	do	Royaume-Uni	45,768	10		
1,782	do	Nouvelle-Ecosse	78,949	43		
106	do	l'Île du Prince-Edouard	3,731	94		
33	do	à Terre-neuve	859	57		
19,450	Total des mandats émis dans le Nouv.-Brunswick.				1,001,331	89
10,346	Mand émis dans le N.-Brunswick, et payés dans le Nouv.-Brunswick.		540,865	48		
353	do	Ontario et Québec	14,191	79		
229	do	Royaume-Uni	4,713	16		
3,833	do	Nouvelle-Ecosse	190,114	28		
294	do	l'Île du Prince-Edouard	21,469	30		
11	do	à Terre-neuve	293	22		
	Total des mandats émis et payés dans le N.-Brunswick.				771,587	23
15,085	Total des mandats émis et payés dans le N.-Brunswick.				1,772,919	12
	Commission reçues sur mandats émis et payables dans le Nouveau-Brunswick		2,935	90		
	do	do Ontario et Québec	1,754	95		
	do	do Royaume-Uni	1,153	75		
	do	do Nouvelle-Ecosse	441	50		
	do	do l'Île du Prince-Edouard	36	00		
	do	do à Terre-neuve	11	75		
	Balance de commission en faveur du Nouveau-Brunswick		492	08		
	Différence de change	do do	232	67		
					6,33	85
					724	75
	Commissions payées au maîtres de postes dans le Nouv.-Brunswick		2,231	93		
	Moins balance de commission en faveur du Royaume-Uni, Ontario, Québec, l'Île du Prince-Edouard et de Terre-neuve		1,754	35		
					3,986	28
	Revenu net au crédit du Nouveau-Brunswick				3,072	32

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

JOHN MCMILLAN,
Surintendant-en-chef.

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent dans la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

	\$	cts.
Mandats émis par la Colombie-Britannique, sur le Royaume-Uni.....	26,805	22
Mandats émis dans le Royaume-Uni, payés dans la Colombie-Britannique.....	1,113	60
Montant total des émissions et paiements.....	27,918	82
Commissions reçues sur mandats émis par la Colombie-Britannique sur le Royaume-Uni.....	630	00

P. LE SUEUR,
Surintendant-en-chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT COMPARATIF des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent, et du revenu et des dépenses de cette branche de service en Canada pendant les années 1871, 1872 et 1873.

PROVINCES.	1871.	1872.	1873.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO ET QUÉBEC.			
Mandats émis, payables en Ontario et Québec.....	2,607,622 78	2,856,766 09	3,198,714 10
do en Ontario et Québec sur le Royaume- Uni	395,404 16	465,893 79	542,003 93
do dans le Royaume-Uni sur Ontario et Québec	109,347 66	126,390 01	140,889 45
do sur les provinces maritimes par Ontario et Québec	13,756 92	25,170 38	37,895 73
do dans les provinces maritimes sur Ontario et Québec	311,627 93	400,962 40	491,558 02
Total des mandats émis et payés.....	6,042,126 01	6,732,006 10	7,609,472 01
Revenu net pour Ontario et Québec sur les opérations des mandats d'articles d'argent..	19,744 17	20,104 40	24,564 55
Total des dépenses pour les affaires transigées....	11,301 01	12,591 33	12,963 50

P. LE SUEUR,
Surintendant-en-chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

ETAT COMPARATIF des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent, et du revenu et des dépenses de cette branche de service pendant les années 1870, 1871, 1872 et 1873.

PROVINCES.	1870.	1871.	1872.	1873.
NOUVELLE-ECOSSE	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Mandats d'articles d'argent émis dans la Nouvelle-Ecosse	539,681 54	676,080 18	663,373 17	990,324 97
Mandats d'articles d'argent émis dans la N.-Ecosse et payables dans le Royaume-Uni.	47,650 06	50,624 43	42,711 72	50,830 32
Mandats d'articles d'argent émis dans le Royaume-Uni sur la Nouvelle-Ecosse	8,185 42	8,124 29	10,278 45	10,172 51
Mandats d'articles d'argent émis sur les autres provinces par la Nouvelle-Ecosse	94,235 58	180,563 76	217,672 26	329,998 98
Mandats d'articles d'argent dans les autres provinces sur la Nouvelle-Ecosse	32,263 13	41,252 14	83,417 14	113,570 61
Total des mandats émis et payés	1,261,697 27	1,628,559 52	1,683,266 31	2,480,589 99
Revenu net pour la Nouvelle-Ecosse sur les opérations de mandats d'articles d'argent.	2,880 01	2,983 89	3,310 24	5,085 88
Total des dépenses pour les affaires transigées.	5,121 95	5,272 52	6,837 74	4,927 09

JOHN McMILLAN,
Surintendant-en-chef.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes,

ETAT COMPARATIF des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent et du revenu et des dépenses de cette branche de service, pendant les années 1870, 1871, 1872 et 1873.

PROVINCE.	1870.	1871.	1872.	1873.
NOUVEAU-BRUNSWICK.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Mandats émis dans le Nouveau-Brunswick et payables dans le Nouveau-Brunswick....	223,385 35	346,424 41	441,062 26	539,943 41
Mandats émis dans le Nouveau-Brunswick et payés en Ontario et Québec.....	144,371 04	208,623 34	294,715 25	332,079 44
Mandats émis en Ontario et Québec payés au Nouveau-Brunswick.....	10,242 72	7,037 64	11,195 32	14,191 79
Mandats émis dans le Nouveau-Brunswick sur le Royaume-Uni.....	23,159 58	28,348 12	47,554 75	45,768 10
Mandats émis dans le Royaume-Uni et payés au Nouveau-Brunswick.....	5,023 00	4,172 22	5,020 53	4,713 16
Mandats émis dans le Nouveau-Brunswick sur la Nouvelle-Ecosse.....	16,567 92	28,645 90	66,403 23	78,949 43
Mandats émis dans la Nouvelle-Ecosse et payés au Nouveau-Brunswick.....	35,422 94	66,193 62	111,281 59	190,114 28
Mandats émis dans le Nouveau-Brunswick sur Terre-neuve.....	968 40	392 10	660 47	859 57
Mandats émis dans Terre-neuve et payés au Nouveau-Brunswick.....	714 01	810 47	616 96	293 22
Mandats émis dans le Nouveau-Brunswick sur l'Île du Prince-Edouard.....	492 87	1,416 31	1,567 66	3,731 94
Mandats émis dans l'Île du Prince-Edouard et payés au Nouveau-Brunswick.....	4,351 25	2,238 90	1,569 39	21,409 30
Total émis et payés.. ..	688,161 54	1,040,275 74	1,416,507 81	1,772,919 12
Total de la dépense.....	2,530 20	3,037 37	2,999 69	2,524 70
Revenu net pour le Nouveau-Brunswick....	2,580 67	2,155 71	2,837 62	3,072 32

A. WOODGATE,

Surintendant-en-chef.

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

RÉCAPITULATION des opérations relatives aux mandats d'articles d'argent dans les différentes provinces de la Puissance, pendant les trois années expirées le 30 juin 1871, 1872 et 1873.

PROVINCES.	1871.	1872.	1873.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Montant total des émissions et paiements de mandats dans l'Ontario et Québec.....	6,042,126 01	6,732,066 10	7,609,472 01
Montant total des émissions et paiements de mandats dans la Nouvelle-Ecosse.....	1,628,559 52	1,683,266 31	2,480,589 99
Montant total des émissions et paiements de mandats dans le Nouveau-Brunswick.....	1,040,785 64	1,416,966 80	1,772,919 12
Montant total des émissions et paiements de mandats dans la Colombie Britannique.....		21,895 98	27,918 82
Total.....	7,711,471 17	9,854,135 19	11,890,899 94

P. LE SUEUR,
Surintendant-en-charge.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Poste

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 Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Service.	Conditions stipulées par le demandeur en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des 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 P. No. des soumiss.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Berthier et Trois-Rivières (45 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er octobre 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872. Juillet 5	1872. Août 9	Madore Gélinas, Joseph Laudry, Louis Duchesne.	Yamachiche, Maskinongé, Yamachiche.	1872. Août 3, 5, 26, 27, 28, 29, 30, 31	1872. 1, 2, 3	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 1030 00 1350 00 1400 00	No. 1 acceptée.
Berthier et Montréal (50 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er octobre 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juillet 5	Août 9	M. Archambault, Dumaine et McVey, Chas. Morin, fils, Edouard Richard.	Pte. aux Trembles, Montréal, St. Sulpice, L'Assomption.	Juil. 31, Août 8, 5, 6	1, 2, 3, 4	do	1560 00 1800 00 1780 00 1898 00	No. 1 acceptée.
South March et Stittsville (15 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er octobre 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 15	Août 30	Jno. Boucher, Wm. Boucher, Alex. Gow, Samuel Sissons, Thomas Smyth, Hugh Reilly, (George Morgan, T.P. March.	S. March, Ottawa, S. March, do, T.P. March, T.P. March.	Août 30, 31, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 22	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	do	549 00 584 00 600 00 600 00 650 00 700 00 800 00	No. 1 non-satisfaisante. No. 2 acceptée.
Pakenham et Faunere (15 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er octobre 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 15	Août 30	Jno. J. Wilson, Wm. R. Bell, David Bayne, Robt. Walker, Hartney et Robertson, Wm. R. Bell.	Havre de Fitzroy, Pakenham, do, Havre de Fitzroy, Pakenham, do.	Août 27, 28, 29, 30, 31, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 14	1, 2, 3, 4, 5, 6	do	623 00 725 00 800 00 850 00 950 00 1000 00	No. 1 acceptée.

Bristol et Sandpoint (4 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er oct., 1872. Transport en voiture ou en bateau. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 15	Août 30	David Galbraith, George Hodgins.	Tp Bristol, Clarendon.	Août 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30	29, 22	do	94 00 94 00	No. 2 réduite à \$90, et acceptée à ce taux
North Nation Mills et Thurso (10 milles.)	Service trois fois par semaine en hiver et six fois par semaine en été, à commencer du 1er oct., 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 15	Août 30	J. W. Campbell.	Thurso.	Août 26, 27, 28, 29, 30	30, 1	do	370 00	Acceptée.
Alliston Elm Grove (6 milles.)	Service six fois par semaine à commencer du 1er oct., 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 19	Août 30	Jno. Baridge, Henry Cobb.	Alliston, Clover Hill.	Août 28, 29, 30, 31, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 14	29, 2	do	200 00 240 00	No. 1 acceptée.
Alton et stat. de chemin de fer Toronto, Grey et Bruce (1 mille.)	Service douze fois par semaine à commencer du 1er oct., 1872. Transport en voiture ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 19	Août 30	Arnold Dick, Edwin Rowcliffe.	Alton, do.	Août 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31	24, 2	do	100 00 130 00	No. 1 acceptée.
Bala et (Gravenhurst, 14 milles.)	Service une fois par semaine à commencer de la clôture de la navigation, en 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	Juil. 19	Août 30	Joseph Coulter.	Tp Wood.	Août 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31	17, 1	do	2 50	Par voy. acceptée.
Boyne et Omagh (2-3 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er oct., 1872. Transport à pied ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 19	Août 30	Geo. Henderson.	Omagh.	Août 30	1	do	100 00	Acceptée.

Régistre 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 par le M. G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Bracebridge et Ziska. (5 milles.)	Service deux fois par semaine, à commencer du 1er oct. 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, Juil. 19	1872, Août. 30	Wm. H. Spence.	Monk.	1872, Août. 15	1872, Août. 17	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 75	Par voyg. acceptée
Bryantton et Claude. (11 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er oct., 1872. Transport en wagon ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872, Juil. 19	1872, Août. 30	Henry Manning Wm. Townsend Thos. Peamish.	Claude. Edmonton. do	Août. 28 do 24 do 5	1 2 3	do	400 00 485 00 500 00	No. 1 acceptée.	
Bronté et Milton. (12 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er oct., 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872, Juil. 19	1872, Août. 30	Géo. Wallace. J. et J. Marshall. Edmund Hamham.	Milton. do do	Août. 26 do 15 do 23	1 2 3	do	300 00 400 00 475 00	No. 1 retirée. No. 2 réduite à \$800 et acceptée à ce taux.	
Brougham et Marcham. (12 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er oct., 1872. Transport en wagon ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872, Juil. 19	1872, Août. 30	Sam'l Woodroff. J. et J. Marshall. A. J. Wootten.	Brougham. Marcham. do	Août. 24 do 24 do 22	1 2 3	do	293 00 325 00 350 00	No. 1 acceptée.	

Caldwell et Caledon. (10 milles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1872. Transport en voiture ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872, Juil. 19	1872, Août. 30	Edmund Dawson Hugh McLean. John Shields. C. J. Murphy.	Chariston. Caledon. do do	Août. 27 do 24 do 27	1 2 3 4	do	100 00 117 00 150 00 119 00	No. 1 acceptée.
Brougham et Whitty. (12 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872, Juil. 19	1872, Août. 30	And. Somerville Henry Adamson James Thornton. Thos. Madden. Thos. Middaugh Zephaniah Blair. Wm. Murray.	Greenwood. do Whitty. Greenwood. Brougham. Whitty. do	Août. 26 do 24 do 28 do 28 do 19 do 24 do 26	1 2 3 4 5 6 7	do	225 60 275 00 280 00 280 00 288 00 310 00 300 00	No. 1 acceptée.
Campbell's Cross et Chalkenham. (4½ milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872, Juil. 19	1872, Août. 30	Patrick Neil. W. H. Baker. John Kee.	Campbell's Cross Chalkenham. do	Août. 28 do 28 do 26	1 2 3	do	225 00 299 00 339 00	No. 1 acceptée.
Cookstown et Munmur. (19 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872, Juil. 19	1872, Août. 30	Alex. Fraser. Josephine Robinson.	Cookstown.	Août. 19 do 22	1 2	do	450 00 500 00	No. 1 acceptée.
Caledon et Station de ch. de fer. Toronto, Grey et Bruce mille.	Service douze fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872, Juil. 19	1872, Août. 30	Ed. Dawson. John Shields.	Charleston. Caledon.	Août. 24 do 26	1 2	do	80 00 0 20	No. 1 acceptée. Par voyage.
Cannington et Pefferlaw. (10 milles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872, Juil. 19	1872, Août. 30	John Chambers. George Hart.	Wirrid. do	Août. 28 do 14	1 2	do	219 50 235 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions.—Suite.

Service.	Conditions stipul. par le départ. en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des 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.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel proposé dans le soumission.	Remarques.
Dromore et Mt. Forest. (15 milles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée, désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	Joseph Bunston Alex Taylor Jonathan Walmsley Michael Stonehouse Thomas Smith Thomas Rogers James Koley William Curle Richard Doyle	Yeovil Dromore Egremont do Normanby Mount Forest do do do do	1872. Aout 22 do 26 do 15 do 26 do 27 do 16 do 16 do 19 do 20	1872. Aout 26	1 2 3 4 5 6 7 8 9	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 195 00 240 00 269 00 270 00 273 00 299 00 299 00 300 00 312 00	No. 1 acceptée.
Churchill et Lennox. (3 milles.)	Service deux fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	James McKay Henry Sloane	Co. Simcoe Innisfil	1872. Aout 22 do 29	1 2	do	50 00 52 00	No. 1 acceptée.	
Georgetown et Milton. (14 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	J. et J. Marshall J. C. Wetherall Geo. Wallace R. B. Orr Geo. Wallace	Milton Georgetown Milton Georgetown Milton	1872. Aout 15 do 22 do 26 do 10 do 26	1 2 3 4 5	do	280 00 375 00 400 00 490 00 789 00	No. 1 acceptée.	
Hartley et Woodville. (7 milles.)	Service une fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1872. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	Thos. Morrison Arch. Campbell J. C. Gichrist	T'p. Eldon Hartley Woodville	1872. Aout 24 do 26 do 28	1 2 3	do	49 00 50 00 50 00	No. 1 acceptée. Irrégulière.	

Service.	Conditions stipul. par le départ. en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des 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.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel proposé dans le soumission.	Remarques.
Hawtstone et fonction de Mnsoka (3 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	W. R. Hodges	Hawtstone	1872. Aout 26 do 21	1 2	do	124 00	124 00	Considérée, trop élevée. A été ensuite réduite à \$100 et acceptée à ce taux.
Kenilworth et Petherton (3 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er octobre, 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	M. Enright Wm. Cohalan	Petherton T'p. Arthur	1872. Aout 27 do 21	1 2	do	99 00 124 80	99 00 124 80	No. 1 acceptée.
Markham et Milnesville. (2 1/2 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er octobre, 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	Wm. S. Reed A. J. Wootten	T'p. Markham do	1872. Aout 26 do 24	1 2	do	40 00 100 00	40 00 100 00	No. 1 acceptée.
Maricham et station de fer de Toronto et Nipissing (1/2 mille.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er octobre, 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	A. J. Wootten John Marshall	T'p. Markham do	1872. Aout 22 do 24	1 2	do	80 00 0 10	80 00 0 10	No. 1 acceptée. Par voyage.
Moulin Mono et station du chem. Mono (9 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er octobre, 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	John Hassard	T'p. Caledon	1872. Aout 25	1	do	500 00	500 00	Considérée exorbitante. A été ensuite réduite à \$450 et acceptée à ce taux.
Nicolston et Thompsonville. (3 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er octobre, 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	R. Somerville	Nicolston	1872. Aout 26	1	do	72 00	72 00	Considérée trop élevée. A été ensuite réduite à \$48, et acceptée à ce taux.
Oakville et Trafalgar et Traralgar et Drumquinn. (6 milles.)	Service six fois par semaine, entre Oakville et Traralgar; et trois fois par semaine entre Traralgar et Drumquinn. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19	1872. Aout 30	F. Crookes C. J. Baker John Williams E. Hillmer John Williams	Oakville do do do do	1872. Aout 27 do 29 do 19 do 28 Sept. 16	1 2 3 4 5	do	250 00 250 00 297 00 350 00 220 00	250 00 250 00 297 00 350 00 220 00	Considérée trop élevée. No. 1 réduite ensuite à \$199, 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.	Délai pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Classe 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.
Orangeville et station de fer de Toronto, et Bruce. (8 milles.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872. Juil. 19.	1872. Aout 30.	John Paisley Joseph Black	Orangeville.	1872. Aout 28. do 28.	1872.	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ 95 00 40 00	No. 1 acceptée.
Orangeville et Whitfield. (16 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19.	1872. Aout 30.	T. Williamson. Robt. Reburn.	Mulmur do	Aout 17. do 24	Aout 26 do 26 do 26	1 2 3	do	165 00 194 00 198 00	Ces soum. consid. trop élevées. La soumission No. 1 fut ensuite réduite à \$156, et accep. à ce taux.
Port Credit et Streetsville. (9 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19.	1872. Aout 30.	Alex. Bleakley. Daniel Sharpe. Thomas Gill. Henry Bleakley. Moses Strong. Thomas Gratton.	Pt. Credit. do Streetsville. Pt. Credit. do do	Aout 27. do 26 do 19 do 28 do 19 do 28	Aout 27 do 26 do 19 do 28 do 19 do 28	1 2 3 4 5 6	do	545 00 600 00 645 00 665 00 700 00 740 00	No. 1 acceptée.
Stouffville et station de fer de Toronto et Nipissing. (8 milles.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19.	1872. Aout 30.	Matthew Flint. M. F. Merrens. P. Stevens.	Stouffville. Whitchurch Stouffville.	Aout 27. do 24 do 12.	Aout 27 do 27 do 27 do 27 do 27	1 2 3	do	0 19 148 00 300 00	Par voyage. No. 1 acceptée.

362

Toronto et station de fer de Toronto et Bruce.	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19.	1872. Aout 30.	James Jones. John Owens. James McQuillan. John O'Connell. John Medler. Thomas Gentle.	Toronto. do do do do do	Aout 27. do 29 do 29 do 27 do 28 do 27	Aout 27 do 29 do 29 do 27 do 28 do 27	1 2 3 4 5 6	do	0 21 374 40 0 30 440 00 775 00 1248 00	Par voyage. No. 1 acceptée. Irrégulière. Par voyage; irrégulière.
Toronto et station de fer de Toronto et Nipissing. (11 milles.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19.	1872. Aout 30.	James Jones. John O'Connell. John Cummins. John Medler. Thomas Gentle.	Toronto. do do do do	Aout 27. do 27 do 28 do 28 do 27	Aout 27 do 27 do 28 do 28 do 27	1 2 3 4 5	do	0 23 440 00 0 24 775 00 1248 00	Par voyage. No. 1 acceptée. Par voyage. Par voyage.
Unionville et station de fer de Toronto et Nipissing. (11 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19.	1872. Aout 30.	Jno. Stevenson. M. M. Braithwaite.	Unionville. do	Aout 27. do 28	Aout 27 do 29	1 2	do	45 00 64 00	No. 1 acceptée.
Weston et Hamber (8 milles) et Tormore (9 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 19.	1872. Aout 30.	W. W. Scott.	Weston.	Aout 26.	Aout 26	1	do	400 00	Acceptée.
Chemin de fer de Cumberland et Navan. (8 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Juil. 25.	1872. Aout 30.	Michl. Madden. Michl. O'Meara. James O'Meara.	Navan. do Tp Cumberland	Aout 29. do 28 do 27	Aout 29 do 28 do 27	1 2 3	do	48 00 50 00 75 00	No. 1 retirée. No. 2 ensuite réduite à \$48 et acceptée à ce taux.
Welland et station de fer de Welland. (8 milles.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à la main. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1873. Juil. 26.	1873. Sept. 6.	J. B. Strachan. Elias Holder. Richd. Abbott. A. Jamieson.	Welland. do Crowland. Welland.	Sept. 2. do 28 Sept. 2 do 3	Sept. 2 do 28 Sept. 2 do 3	1 2 3 4	do	00 12 00 15 00 12 225 00	Par voyage No. 1 acceptée. Par voyage. do

363

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 soumission par le M. G. des Postes.	No. de soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Alvinston Watford. (6 milles.)	et Service trois fois par semaine, du 1er janvier. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872. Juil. 26	1872. Sept. 6	W. Ellis, jun. John Cummins Jacob Smith	Alvinston. do Watford	1872. Août 22 do 31 do 22	1872.	1	Conformé. ment aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 100 00 127 00 139 00	No 1 acceptée.
32 Aughin Bothwell. (9 milles.)	et Service trois fois par semaine du 1er janvier 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26	6 Sept.	James Walker. Richd. Burgess. Alex. Duncan G. Craigshank. M. McAlpine. John McKean. George Kelly.	Sutherland's Corners Tp Euphemia Bothwell. do Aont 31 Euphemia Aughin Tp Euphemia.	Aont 27 Sept. 4 Aont 31 Sept. 2 Aont 31	Aont 29	1	do	128 00 137 00 144 00 145 00 174 00 220 00 300 00	No. 1 acceptée.
Bothwell Clearville. (15 milles.)	et Service six fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26	6 Sept.	F. J. Paulin. John Robinson.	Tp Orford. Clearville.	Sept. 3 Aont 31	Sept. 3	1	do	424 00 675 00	No. 1 acceptée.
Blackheath & York. (6 milles.)	et Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26	6 Sept.	John Blair. Joseph Meillon. James Trotter.	Tp Binbrook. York do	Aont 31 Sept. 3 do 3	Sept. 3	1	do	75 00 87 00 100 00	No. 1 acceptée.

Conroy et Stratford. (6 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26	6 Sept.	Jeremiah Smith.	Tp Downie.	Sept. 3	Sept. 3	1	do	100 00	Considérée exorbitante. Réduite ensuite à \$80 par année, et acceptée à ce taux.
Dufferin Oneda. (6 milles.)	et Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26	6 Sept.	Jane Cassar.	Tp Oneda.	Aont 21	Aont 27.	1	do	75 00	Acceptée.
Florence et Shetland. (4 milles.)	et Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26	6 Sept.	Duncan Kirby.	Florence	Aont 30	Aont 31.	1	do	85 00	Acceptée.
Langton Marston. (4 milles.)	et Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26	6 Sept.	William Mills. J. H. Winters.	Marston Walsingham	Sept. 2 do 13	Sept. 2	1	do	60 00 65 00	No. 1 acceptée.
Listowell et Molesworth. (11 milles.)	et Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26	6 Sept.	S. Longhead.	Tp Wallace	Aont 30	Aont 30	1	do	109 00	Acceptée.
Muncey et Mt. Brydges (7 milles.)	et Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26	6 Sept.	R. E. Whiting.	Tp Caradoc	Aont 23	Aont 23	1	do	60 00	Acceptée

Registres des soumissions.— Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Départ pour la réception des soumissions.	Non 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.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Onondaga et station de chemin de fer de Buffalo et lac Huron. (1 millic.)	Service six ou douze fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à la main. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872. Juil. 26.	1872. Sept. 6.	W. S. Backwell.	Onondaga.....	1872. Août 30.	1872. Sept. 1.	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 0 75	Par voyage (12 fois par semaine). Acceptée au taux de 40 cts. par voyage, 6 fois par semaine
Paris, et stations de chemin de fer G. O. Huron. (1 mille.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26.	Sept. 6.	J. H. Robinson. James Collart ..	Paris.....	Sept. 3. do 4.	1 2	do	200 00 0 37½	No. 1 acceptée. Par voyage.	
Port Colborne et stations B. et lac Huron et Welland. (1 mille.)	Service trente-six fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à la main. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26.	Sept. 6.	George Westall. L. G. Carter....	Port Colborne... do	Août 30. Sept. 3.	Sept. 2. do 2.	1 2	do	200 00 280 00	No. 1 acceptée.
Port Robinson et station de chemin de fer de Welland. (1 mille.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à la main. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26.	Sept. 6.	Wm. Buckner .. Jas. McCoppen.	Port Robinson... do	Août 31. do	Sept. 2. do	1 2	do	0 9 0 10	Par voyage. No. 1 acceptée.

Sté. Catharine et station de chemin de fer de Welland. (1 mille.)	Service vingt-quatre fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Juil. 26.	Sept. 6.	Wm. Cooke..... Windsor Chase.	St. Catharine... do	Sept. 3. do 3.	Sept. 3. do	1 2	do	25 37	Par voyage. No. 1 acceptée.
Tuscarora et station de chemin de fer B. et L. H. (1 mille.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à la main. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26.	Sept. 6.	Thomas Logan..	Onondaga.....	Sept. 2.	Sept. 3.	1	do	50 80	Cette soumission considérée trop élevée, a été ensuite réduite à 40 cts. et acceptée à ce taux.
Armagh et St. Raphael. (15 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26.	Sept. 20.	Adolphe Roy .. V. S. Bernard .. Louis Noel.....	St. Cajetan... do	Sept. 17. do 17.	Sept. 19. do 19.	1 3	do	60 00 73 00 80 00	No. 1 acceptée.
St. Alban et Ste. Anne la Perade..... (15 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26.	Sept. 20.	A. Frenette .. Geo. Bigué ..	St. Alban	Sept. 7. do 16.	Sept. 13. do 18.	1 2	do	144 00 200 00	No. 1 acceptée.
Les Escoumins et Tadoussac. (27 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à pied, et en bateau ou canot. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26.	Sept. 20.	Epiph. Lessard. Richard Morin..	Grandes Bergeronnes	Sept. 17. do 10.	Sept. 20. do	1 2	do	320 00 530 00	No. 1 acceptée.
Stouffville et Ringwood et Lemonville. (64 milles.)	Service six fois par semaine entre Stouffville et Ringwood, et trois fois par semaine, entre Ringwood et Lemonville, du 1er janvier 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26.	Sept. 20.	Matthew Flint. Wm. Yake .. Thos. Brownlee. P. Stevens....	Stouffville	Sept. 3. do 4. do 2.	Sept. 3. do 2.	1 2 3 4	do	137 50 170 00 220 00 400 00	No. 1 acceptée.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service : Durée proposée du contrat.	Date de la soumission.	Déla pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception par le Missionnaire.	No. de soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Clifford et Mount Forest. (14 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 9 1873.	Sept. 20 1873.	Thos. Smith M. Stonehouse James Koiley	Normandy Egremont Mount Forest	Août 26 Sept. 11 Août 16	Sept. 18 Sept. 18 Sept. 16	1 2 3	1 Conformément aux conditions de l'annonce. do do	150 00 150 00 200 00	Considérée exorbitante—No. 1 ensuite réduite à \$140, et acceptée à ce taux.
Don et Pentland. (5 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 9 1873.	Sept. 20 1873.	Jno. Hogg, Jun.	York.	Sept. 16	Sept. 16	1	do	100 00	Acceptée.
Elora et Pentland. (5 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 9 1873.	Sept. 20 1873.	Wm. Raby Wm. Coxhead	Elora Elkington	Sept. 14 do 11	Sept. 14 do 11	1 2	do do	34 50 40 00	No. 1 non-satisfaisante. No. 2 acceptée.
Fergus et Mimosa. (15 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 9 1873.	Sept. 20 1873.	Edward Mooney Nathaniel Reed. Robt. Murdoch.	Minosa Erin Fergus	Sept. 13 do 18 do 14	Sept. 13 do 18 Sept. 16	1 2 3	do do do	148 00 150 00 180 00	No. 1 acceptée.
New Aberdeen et Preston. (7 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1872. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 9 1873.	Sept. 20 1873.	Jas. Atkinson Charles Cress.	Blair Preston	Sept. 17 do 19	Sept. 17 do 19	1 2	do do	223 00 300 00	No. 1 acceptée.

Pentland et Sault Ste. Marie. (345 milles.)	Service trois fois par mois, de la fin de la navigation en 1872. Transport à la main ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 30 1873.	Oct. 11 1873.	John Carney D. Cameron Thos. Atkins	Sault Ste. Marie Killarney Sault Ste. Marie	Oct. 5 do 2 do 5	Oct. 9 do 8 do 5	1 2 3	do do do	135 00 139 00 140 00	Par voyage. No. 1 acceptée. do do
Cumberlând et Russell. (21 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er décembre 1872. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Sept. 12 1873.	Oct. 25 1873.	Robert Young Thomas Argue.	Th. Russell do	Oct. 24 do 23	Oct. 24 do 23	1 2	do do	240 00 312 00	No. 1 acceptée.
Wicklow et Grafton. (2½ milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à la main ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Sept. 13 1873.	Oct. 25 1873.	Caleb Southon.	Wicklow	Oct. 21	Oct. 21	1	do	65 00	Acceptée.
Money more et Roslin. (5 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Sept. 13 1873.	Oct. 25 1873.	John Hogan.	Hungerford	Oct. 18	Oct. 18	1	do	40 00	Considérés excessifs. Ensuite réduite à \$30, et acceptée à ce taux.
Milford et Pictou. (10 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Sept. 20 1873.	Nov. 1 1873.	Walter Ogden Marshal Palen Mathew Curry Samuel Denard. Wm. T. Lake. George Collier. James Smith.	Th. Athol South Marysburg South Marysburg South Marysburg Pictou Th. Hallowell Milford.	Oct. 25 do 18 do 29 do 23 do 28 do 28 do 22	Oct. 27 do 18 do 23 do 23 do 28 do 28 do 22	1 2 3 4 5 6 7	do	125 00 150 00 147 50 156 00 156 00 180 00 200 00	Aucune mesure prise à l'égard de ces soumissions.
Milford et Pictou. (10 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Sept. 20 1873.	Nov. 1 1873.	Walker Ogden Mathew Curry Samuel Denard. W. T. Lake George Collier. James Smith.	Th. Athol Milford South Marysburg Pictou Th. Hallowell Milford.	Oct. 25 do 29 do 23 do 18 do 28 do 22	Oct. 27 do 29 do 23 do 18 do 28 do 22	1 2 3 4 5 6 7	do	250 00 295 00 309 00 312 00 312 00 350 00 399 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.	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.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Clara en ce ville et Malmaison. (13 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872. Oct. 1.	1872. Nov. 8.	Michael Barry. S. O. Clark.	Henryville. Clareceville.	1872. Oct. 5. Nov. 4.	1872. Oct. 9.	1 2	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 339 00 400 00	No. 1 acceptée.
Amherstburg et Windsor. (17 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 4.	Nov. 15.	Angus McKay. James Dumber.	Ingersoll. Amherstburg.	Nov. 11. Nov. 8.	.....	1 2	do	393 00 500 00	No. 1 acceptée.
Mcgowan et Paisley (4 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 11.	Nov. 22.	Alex. McWilliam David Hopper. John Hopper.	T'p. Elderslie Brant do	Nov. 16. Nov. 19.	.....	1 2 3	do	90 00 95 00 98 00	No. 1 acceptée.
Dunkeld et Wellington, et station du ch. de fer de Grey et Bruce (1½ milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 11.	Nov. 22.	Thos. Whitehead	Dunkeld.	Nov. 16.	.....	1	do	73 00	Acceptée.

370

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.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Walkerton et station de ch. de fer de Wellington, Grey et Bruce. (1½ milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er janvier. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 11.	Nov. 22.	R. H. Middaugh I. J. Warren. M. Macnamara.	Walkerton. do do	Nov. 18. Nov. 1. Oct. 29.	.....	1 2 3	do	0 24 312 00 15	Par voyage No. 1 acceptée. Par année. Par voyage (retraité) ensuite.
Alton et Castaract. (2 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 11.	Nov. 22.	Arch'd Dick. George Cushman do do	Alton do do do	Nov. 16. Nov. 16. Déc. 17. Déc. 18.	Nov. 21.	1 2 3 4	do	100 00 100 00 94 50 160 00	Reçu trop tard. Allant à la station d'Alton. No. 1 ensuite ré-évaluée à \$88, et accept. à ce taux.
Bright et Washington. (6½ milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 26.	Déc. 6.	Joshua Brande. Andrew Gatzka. James Cameron. Wm. Baldwin. Alfred Reynolds. Samuel Cowan.	Washington Platysville do Washington Platysville Bright	Déc. 2. Déc. 8. Nov. 29. Déc. 8. Déc. 2.	Déc. 8.	1 2 3 4 5 6	do	150 00 239 00 250 00 300 00 320 00 400 00	No. 1 acceptée.
Drumbo et Wolverton. (2 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 26.	Déc. 6.	F. Meigs. Pierre Irving.	Wolverton. Drumbo	Nov. 25. de 29.	..... .....	1 2	do	124 00 156 00	No. 1 acceptée.
Aldboro' et Rodney. (6 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 26.	Déc. 6.	George Gordon.	Rodney	Nov. 16.	.....	1	do	50 00	Acceptée.
Berne et Kippen. (7 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 26.	Déc. 6.	Henry Bercken- hauser.	Berne	Déc. 3.	.....	1	do	140 00	Considérée trop élevée. Un arrangement a été conclu avec J. Schurpantzentruber, à \$120 par année.

371

Registre des soumissions.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande de soumission.	Délat pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception des soumissions par le M. G. des Postes.	No des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Charing Cross et Stoney Point. (52 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er mars 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître général des postes.	1872. Oct. 26.	1872. Déc. 6.	G. W. Dutton. Wm. Anslie. F. X. Bouchen. Henry Desjardins	Tilbury, West. Edgeworth. Stoney Point. do	Nov. 26 Déc. 4 do 3 do 2	1872.	1 2 3 4	1 Conformément aux conditions de l'an noncé.	749 00 780 00 1,000 00 1,200 00	No. 1 acceptée.
Carronbrook et Farquhar. (11 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 26.	Déc. 6.	Wm. Carpenter. Henry Durkin. N. J. Clark. Robt. Monteith. John Hackney. John Hewitt. Wm. Kernick. Dennis O'Leary.	Carronbrook. Tp. Hibbert. Farquhar. Tp. Usborne. Tp. Hibbert. Tp. Usborne. do Carronbrook.	Déc. 4 do 29 do 29 do 26 do 27 do 27 do 28 do 28	..... Déc. 1 Déc. 1 Déc. 8	1 2 3 4 5 6 7 8	do	233 00 299 00 348 00 394 00 400 00 450 00 469 00 469 00	No. 1 acceptée.
Glenmeyer et Stratfordville. (8 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 26.	Déc. 6.	R. W. Smith. Geo. E. Meyer. R. R. Atkinson. Jno. Doan.	Stratfordville. Glen Meyer. Houghton.	Nov. 13 do 30 Déc. 30 Déc. 30	..... ..... ..... .....	1 2 3 4	do	139 92 140 00 223 00 180 00	No. 1 acceptée.
Rodgersville et Zurich. (6 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 26.	Déc. 6.	Casper Hill. Nicholas Pachert. Jno. Melick. Wm. Grain.	Zurich. do Tp. Hay do	Déc. 2 do 2 Nov. 30 Nov. 30	..... ..... ..... .....	1 2 3 4	do	169 00 178 00 250 00 299 00	No. 1 acceptée.

St. Ives et Thorndale. (6 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 26.	Déc. 6.	W. D. Logan. Henry Fowell. James Logan. James Fox. Wm. Logan. Thomas Fitzsimon. Wm. Huston.	Nissouri. do do do do Thorndale. Nissouri.	Nov. 29 Déc. 4 Nov. 25 do 30 do 18 do 26	..... ..... ..... ..... Déc. 2 Déc. 26	1 2 3 4 5 6 7	do	42 00 45 00 47 00 48 00 50 00 50 00 59 00	No. 1 acceptée.
McDonald's Corners et Omaha. (22 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er février 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 1.	Déc. 13.	Thos. Anderson. Wm. Lock	McDonald's Corners do	Déc. 5	Déc. 7	1 2	do	140 00 180 00	No. 1 acceptée.
Gemley et Vennachar. (15 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er février 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 1.	Déc. 13.	Jas. Rosark. Wm. Haines.	Tp. Abinger. Vennachar.	Déc. 9 do 9	Déc. 13 do 13	1 2	do	98 00 104 00	No. 1 acceptée.
Beachburg et Gower Point. (9 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 7.	Déc. 20.	T. M. Carswell. Frs. Bertrand. Damase Gervais.	G. Point. Westmeath.	Déc. 12 do 9	..... .....	1 2 3	do	96 00 100 00 115 00	No. 1 acceptée.
Alfred et L'Orignal. (15½ milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 10.	Jan. 10.	Alex. Larocque. Edmond Holmes.	..... Tp. Alfred.	..... Jan. 7	..... Jan. 8	1 2	do	80 00 94 00	Irégulière. No. 2 acceptée.
Athol et Plantagenet. (16 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 29.	Jan. 10.	P. A. Fisher.	Athol.	Jan. 3.	.....	1	do	360 00	Considérée trop élevée. Subsequemment réduite à \$265, 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 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 G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Gosport et Nananee. (43 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872. Nov. 22.	1873. Jan. 10.	John Huyek	Adolphustown.	1872.	1872.	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	100 00	Considérée trop élevée. Un arrangement a été conclu avec James McHenry à \$65 par année.
Napanee et Lake Switzerville. (6 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 22.	Jan. 10.	P. E. R. Miller.	Switzerville.	Déc. 26.		1	do	120 00	Considérée trop élevée. Cette soumission a été subéquemment réduite à \$75 et acceptée à ce taux.
Dalkeith et Vankleet Hill. (7 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 22.	Jan. 10.	Norman McLean J. F. McJellan.	Tp. Lochiel do.	Jan. 3, 7, 11, 14, 18, 21, 24, 27, 30, 31, 1873. Déc. 11.	Jan. 7, 11, 14, 18, 21, 24, 27, 30, 31, 1873. Déc. 14.	1, 2	do	156 00 230 00	No. 1 acceptée.
Napanee et Pictou. (27 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Déc. 13.	Jan. 24.	Andrew Gould W. Boulter Alexander Leslie S. J. Pottier Jared Rennick William G. Hall Marshall Palen.	Napanee Tp. Sophiasburg Northport Napanee do do do S. Marysburgh.	Jan. 16, 20, 24, 17, 18, 20, 21.	Jan. 22, 25, 28, 31, 1873. Déc. 14.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	do	1,000 00 1,168 00 1,138 00 1,495 00 1,252 00 1,300 00 1,380 00	No. 1 acceptée.

Hall's Bridge and Lakehurst. (7 milles.)	Service deux fois par semaine, à commencer du 1er avril, 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 3.	Fév. 14.	James Clarkson.	Tp. Harvey			1	do	110 00	Considérée trop élevée. Un arrangement a été conclu avec John Tarlington pour un an, à \$90 par année.
Hall's Bridge et North Douro. (12 milles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er avril, 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 3.	Fév. 14.	Wm. Hamilton Geo. McIlmoyie Edward Payton Geo. McIlmoyie Samuel Sperrin J. J. Graham John Clarke.	Lakefield do do North Douro do Smath Douro.	Fév. 6, 12, 17, 20, 23, 26, 29, 31, 1873. Jan. 3, 6, 10, 17, 20, 23, 26, 29, 31, 1873.	Fév. 8, 11, 14, 17, 20, 23, 26, 29, 31, 1873. Jan. 3, 6, 10, 17, 20, 23, 26, 29, 31, 1873.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	do	175 00 200 00 220 00 250 00 250 00 300 00 312 00	No. 1 acceptée.
Appleby et Appleby Junction. (4 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er avril, 1873. Transport à pied ou à cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17.	Fév. 28.	David Alton.	Tp. Nelson	Fév. 17.		1	do	78 00	Considérée trop élevée. Un arrangement a été conclu avec cette personne pour un an, aux taux ci-dessus.
Barrie et Minesing. (10 milles.)	Service deux fois par semaine, à commencer du 1er avril, 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17.	Fév. 28.	W. T. Ronald John Kent Jas. B. Johnston.	Minesing do Tp. Vespra.	Fév. 17, 21, 24, 27, 1873. do 21.	Fév. 19, 23, 26, 29, 1873. do 21.	1, 2, 3	do	80 00 104 00 200 00	No. 1 acceptée.
Berlin et Glenallan. (22 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er avril, 1873. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17.	Fév. 28.	Peter Wilson Joseph Rogers W. J. Ellis.	Glenallan do Elmira.	Fév. 25, 28, 31, 1873. do 21.	Fév. 25, 28, 31, 1873. do 21.	1, 2, 3	do	637 00 640 00 750 00	No. 1 non satisfaisante, et No. 2 retirée; No. 3 a été ensuite réduite à \$640, et acceptée à ce taux.
Caledon East et Lockton. (44 milles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er avril, 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17.	Fév. 28.	Matthew Wallace Wm. Squire.	Wal-Albion do	Fév. 25, 28, 31, 1873. do 15.	Fév. 27, 1873. do 15.	1, 2	do	70 00 80 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.	Délat pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception par le M. G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Cobocok et Norland (6 milles).	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er avril, 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Jan. 17 1873.	Fév. 28 1873.	John Griffin.		Fév. 20 1873.	1873.	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ 198 00	Considérée comme trop élevée. A l'inspecteur 19 mars 1873. Arrangement temporaire fait avec Jno. Perkins à \$175 par année.
Cobocok et Rosedale (6 milles).	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er avril, 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17 1873.	Fév. 28 1873.	Moses McNeill.	Rosetale.	Fév. 17 1873.	1	do	do	175 00	Acceptée pour 6 mois.
Baie de Colpooy et Mar. (7 1/2 milles).	Service une fois par semaine, à commencer du 1er avril, 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17 1873.	Fév. 28 1873.	Robt. Laughlin, Andrew Weir.	Mar. Albemarle.	Fév. 12 1873.	19	2	do	35 00 45 00	No. 1 acceptée.
Dumblane Paisley (6 milles).	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er avril, 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17 1873.	Fév. 28 1873.	Wm. Meadows, Michael Wilhams, Michael Wilhams, Donald Fraser, Wm. Steait, jun.	Paisley, do, do, Dumblane, Paisley.	Fév. 26 1873. do 17 do 17 do 20 do 20	Fév. 28 1873. do 27 do 27 do 27 do 27 do 27	1 2 3 4 5	do	140 00 140 00 150 00 156 00 273 00	No. 1, 2, et 5 conditionnel. Ces soumissions considérées trop élevées. No. 1 a ensuite été réduite à \$124, et acceptée à ce taux.

Durdalk et Eo. (2.0 milles).	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17 1873.	Fév. 28 1873.	Isaiah McArdle, Nancy McArdle, J. D. McArdle, Joseph McArdle, John H. Searlett, N. Kerr.	Proton, Ronaldsday, Proton, Ronaldsday, do.	Fév. 25 1873. do 24 do 23 do 25 do 22 do 21	Fév. 27 1873. do 27 do 27 do 27 do 27 do 27 do 27	1 2 3 4 5 6	do	80 00 85 00 90 00 100 00 124 00 75 00	Irrégulière. do do do do et reçue 04 Nad et acceptée à ce taux.
Edgeley et station de fer du Nord. (2 milles).	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17 1873.	Fév. 28 1873.	John Barnes.	Edgeley.	Fév. 25 1873.	1	1	do	50 00	Acceptée.
Elder et Rosemont. (6 milles).	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17 1873.	Fév. 28 1873.	Courtenay Conn.	Tp. Mono.	Fév. 26 1873.	Fév. 27 1873.	1	do	80 00	Acceptée.
Freelton Mountsburg. (2 1/2 milles).	Service trois fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17 1873.	Fév. 28 1873.	J. McCormack.	Mountsburg.	Fév. 24 1873.	1	1	do	100 00	Acceptée.
Hayville et New Hamburg. (5 milles).	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17 1873.	Fév. 28 1873.	H. M. Johnson, R. C. Tye, Thomas Hunt, Fras. D. Woodcock.	Hayville, do, do, do.	Fév. 22 1873. do 21 do 25 do 25	Fév. 23 1873. do 26 do 26 do 26	1 2 3 4	do	172 00 177 00 166 00 190 00	No. 1 acceptée.
Kincardine et Walkerton. (28 milles).	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 17 1873.	Fév. 28 1873.	Thomas Smith, Lockwood Elrige, T. J. Stewart et N. McLean, Susan Coulson, Thomas Spier, John Gentleset, A. M. Pally.	Kinloss, Kincardine, Owen Sound, do, Kincardine.	Fév. 17 1873. do do 20 do 25 do 24 do 22	Fév. 17 1873. do do do do do do	1 2 3 4 5 6 1	do	460 50 587 50 579 00 675 00 700 00 775 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.	Débat 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. de soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Lakeview et Morley (7 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1873. Janv. 17.	1873. Mai 28.	James Lemon...	Tp. St. Vincent.	Fév. 20.	1873.	1.	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 60 00	Acceptée.
Orillia et station du ch. de fer de Midland. (3 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er avril 1873. A pied ou à cheval, ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Janv. 17.	Mai 26.	Wm. Jackson, A. W. B. McMillan	Orillia.	Fév. 17. do 20.	.....	1. 2.	do	150 00 3 30	No. 1 acceptée. Par voyage.
Rockside et Salmonville. (4 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Janv. 17.	Mai 28.	James Stringer, James Gibson	Tp. Esquimesing. Erin	Fév. 17. Mars 18.	..... Mars 20.	1. 2.	do	65 00 56 00	No. 1 acceptée.
Kazubazua et Otter Lake. 20 milles.	Service une fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Janv. 23.	Avril 1.	Foster Irwin, Henry Heaney	Aylwin.	Fév. 20. do 14.	Fév. 22. do 14.	1. 2.	do	208 00 300 00	No. 1 acceptée.

Arnprior et Fitzroy Harbour. (12 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 22.	Mars 7.	W. A. Sheriff, Wm. Hawley, Patrick Swann, Robert Sadtler, James Farrell	Fitzroy Harbour.	Mars 4. do 1. do 4.	Mars 7. do 5. do 5.	1. 2. 3. 4. 5.	do	320 00 387 00 395 00 400 00 448 00	No. 1 acceptée.
Ottawa et Rochester. (7 1/2 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à pied ou en voiture, suivant le choix du contracteur. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 23.	Mars 7.	Leander Booth, John Stockdale, do	Rochesterville.	Mars 4. do 4. do 7.	.....	1. 2. 3. 4.	do	156 00 225 00 162 00 312 00	Aucune de ces soumissions n'a été faite et un arrangement a été fait avec Leander Booth. No. 1 à 50cts. par voyage.
Alma, Station du ch. de fer. (3 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 7.	A. G. Duncan, Thos. Johnson, Jno. C. Steele	Alma.	Mars 3. do 1. do 5.	Mars 5. do 5.	1. 2. 3.	do	69 00 98 59 100 00	A. G. Duncan. No. 1 se retirant en faveur de Chas. Milne, le contrat a été donné à ce dernier au même prix.
Clifford et Station de Cliff. (3 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 7.	Francis Carroll	Clifford	Fév. 24.	.....	1.	do	68 86	Acceptée.
Drayton et station du ch. de fer. (3 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 17.	Markie et Shaw, Robt. Hill	Drayton.	Mars 3. do 4.	Mar. 7. do 7.	1. 2.	do	49 00 93 00	No. 1 acceptée.
Drayden et station de Palmarston. (3 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 7.	Richd. Johnson	Palmarston	Mars 4.	.....	1.	do	0.25	Par voyage. Considérée trop élevée Acceptée pour 1 année

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.	Residence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception des soumissions par M. G. des Postes.	No. de soumis.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Observations.
Elora et station d'Elora. (½ de mille.)	Service trente fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Jan. 24. 1873.	Mars 7.	Sammel Hill... Daniel Cornish... Thomas Biggar...	Elora... Pilkington... Elora...	Mars 5. do 5. do 3.	1873. Mars 7. do 7.	1 2 3	1 En conformité avec les termes de l'annonce. do do	\$ cts. 0 6 1/10 0 9 3/4 133 33 3/4	Par voyage, No. 1 acceptée. do Par année.
Goldstone et station de fer. (½ de mille.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 7.	John Gibbons...	Goldstone...	Mars 3.	.....	1	do	0 32	Par voy. Acceptée.
Harriston et station de fer. (½ de mille.)	Service douze fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 7.	A. J. Markle... John Collison...	Harriston... do	Mars 5. do 4.	.....	1 2	do	52 10 0 25	No. 1 acceptée. Par voyage.
Huston et station de fer. (½ de mille.)	Service douze fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 7.	D. Callovey... Rowland Bell...	Huston... Moorefield...	Mars 4. do	.....	1 2	do	102 00 150 00	No. 1 acceptée.

Presbisc et Ferri. (83 milles.)	et Service trois fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24. Mar. 21.	Mar. 21.	Arohd Kerr, jun... David Kerr... Isaac Koussy...	Pabos... Richmond... Grande Rivière.	Fév. 24. Mars 3. Fév. 27.	.....	1 2 3	do	1680 00 1900 00 2000 00	No. 1 acceptée.
Campbellton et Paspe. (83 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 21.	David Kerr...	Richmond Nord.	Mars 3.	.....	1	do	4200 00	Acceptée.
St. Flavie et Campbellton. (116 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 21.	Daniel Fraser... J. B. Martin... Thomas Fraser... D. C. Archibald...	Matapédia... Kinnouski... Métane... Trois-Pistoles...	Mars 14. do 18. do 22. do 19.	.....	1 2 3 4	do	5500 00 6000 00 3500 00 3900 00	Ces soumissions consid. trop élev. Contrat renouv. avec le dernier entrepreneur au prix existant.
Chester Est (8 milles.)	Service une fois la semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 21.	Joseph Jutras... Sina Lavoie... Noel Durois... Firmin Hince...	Chester Est... Chester... do do	Mars 16. do 15. do 18.	.....	1 2 3 4	do	40 00 50 00 60 00 75 00	No. 1 acceptée.
Métane et Viger. (33 milles.)	Service trois fois la semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 21.	W. E. Page... G. Gagnon... Francis Dionne...	Métis... Métane... do	Mars 13. Mars 16.	.....	1 2 3	do	500 00 748 00 750 00	No. 1 acceptée.
St. Arsène et Viger. (8 milles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24.	Mars 21.	Joseph Gagnon... Etienne Dumont... Elie Martin... A. Rivouack... Felix Saindout... Maxime Breton... Firmin Dumont... Amable Dumont... Alfred Lebel... Hilaire Bernier...	St. Arsène... do do do do do do do do do St. Raphaëlle...	Mars 17. do 20. do 19. do 19. do 17. do 20. do 12. do 14. do 15. do 12. do 18.	.....	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	do	112 00 120 00 125 00 134 00 140 00 160 00 200 00 225 00 280 00 100 00	No. 1 acceptée. Reque trop tard.

Régitre des soumissions.—Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Débat 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} G. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant dans la soumission.	Remarques.
Sts. Claire et St. Malachie (10 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve optionnaire en faveur du maître-général des postes.	Jan. 24 1873.	Mars 21 1873.	Chas. Revelle... Cyrille Lantagne Patrick Healey Prudent Pelchat F. Lamontagne. E. Venette... Beloni Gagnon...	Sts. Claire... do St. Malachie... do do	Mars 7 do 18 do 12 do 17 do 10 Fév. 25	1873. 1873.	1 2 3 4 5 6 7	Conformément aux conditions de l'annonce.	148 00 150 00 160 00 176 00 188 00 190 00 220 00	No. 1 acceptée.
St. Charles et St. Germain (5 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24	Mars 25	Etienne Coté...	St. Gervais...	Mars 18		1	do	160 00	No. 1 acceptée.
St. Denis et station de chemin de fer. (4 milles.)	Service douze fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 24	Mars 21	Joseph St. Pierre... J. O. Chamberland... Marcel Dumais... Dermas Martin... Edouard Dubé... Stanislas Dionne... Aug. Dionne...	St. Denis... St. Phil. de Neuf... St. Denis... St. Philippe... St. Denis... do do	Mars 14 do 17 do 17 do 7 do 15 do 20 do 17	Mars 17 do 20 do 20 do 6 do 6 do 7	1 2 3 4 5 6 7	do	120 00 140 00 140 00 150 00 160 00 160 00 600 00	No. 1 acceptés.
Burford, Cathcart, et Fairfield Plains. (9 milles.)	Service trois fois par semaine, entre Burford et Cathcart, et deux fois par semaine entre Burford et Fairfield Plains. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31	Mars 14	Daniel Dunne... Steph. Wetmore... Francis Gowdy... Alex. Kennedy... Ira C. Wooden... do Eliak Forsyth... James Sealey... Alex. Kennedy... Cathcart...	Burford... do do Cathcart... Burford... do Fairfield Plains... Burford... Cathcart...	Mars 11 do 10 do 10 do 7 do 13 do 14 do 11 do 14	Mars 11 do 10 do 8 do 4 do 5 do 6 do 7 do 8 do 9	1 2 3 4 5 6 7 8 9	do	149 00 169 00 175 00 175 00 175 00 195 00 200 00 280 00	No. 1 acceptés. Avec changement de conditions. Reque trop tard.

Calder, From et St. Thomas (12 milles.)	Service trois fois par semaine, entre Calder et St. Thomas, allant à Frome deux fois par semaine, du 1er juin 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31	Mars 14	Geo. G. Silcox... John Stacy... John Cole...	Frome... Talorville... St. Thomas...	Mars 12 do 12 do 8	Mars 12 do 12 do 8	1 2 3	do	295 00 300 00 351 00	No. 1 acceptée.
Station de Dorchester et Gladstone. (6 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juin, 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31	Mars 14	Levi McMurray...	Gladstone...	Mars 10		1	do	52 00	Acceptée.
Embro et Harrington. (9 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juin 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31	Mars 14	John McKay... Sullivan Ross... Sylvester Rounis... Washington Vandecar... Geo. Matheson...	Embro... Harrington... do do West Zorra... do	Mars 8 Fév. 5 Mars 4 do 6	Mar. 2 do 8 do 8	1 2 3 4 5	do	150 00 169 00 174 00 275 00 195 00	No. 1 acceptée. (Irregulière.)
Exeter et St. Marie. (2 1/2 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juin 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31	Mars 14	Wm. G. Bennett... Caten Willis...	Exeter... St. Marie...	Mars 8 do 10	Mars 8 do 10	1 2	do	389 00 460 00	No. 1 a refusée. No. 2 a entrepris le contrat au taux de No. 1.
Florence et Rutherford. (6 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er juin 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31	Mars 14	D. McDonald... do Neil McNeil... do Jas. Conbrough... do John Doonan... do do	Tip. Dawn... do do do Rutherford... do do do do	Mars 10 do 10 do 8 do 8 do 4 do 4 do 4 do 4	Mars 10 do 10 do 8 do 8 do 4 do 4 do 4	1 2 3 4 5	do	36 00 66 00 38 00 70 00 45 00 75 00 40 00 75 00	No. 1 acceptée. Une fois par sem. do do do do do do do
Niagara et St. Catherine. (13 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juin 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31	Mars 14	Windsor Chase... W. G. Donnelly...	St. Catherine... Niagara...	Mars 8 do 7	Mars 8 do 7	1 2	do	396 00 547 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.	Date pour la réception des soumissions.	Noms 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 demandé dans la soumission.	Remarques.
Ossian et Sarnia (23 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juin 1873. Transport en voiture ou autrement. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1873. Jan. 31.	1873. Mars 14.	Robert Miller. William Cole.	Sarnia. do	1873. Mars 1. do 14.	1873.	1 2	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ 235 00 300 00	No. 1 acceptée.
Ratho et station de ch. de fer de B. et J. H. (13 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juin 1873. Transport à la main. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31.	Mars 14.	Joseph Marrow.	Ratho.	Mars 13.	.....	1	do	40 00	No. 1 acceptée.
Caistorville et Canboro. (7 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31.	Mars 14.	James Doak. W. H. M. Birdsall Robert Adams Whitson Birdsall Joseph Gilbert Frederick Smith George Baldwin.	Tp. Caistor. Canboro' Caistorville Canboro' Caistorville. Canboro' do	Mars 11. do 10. do 11. Fév. 27. Mars 8. Fév. 20. Mars 10.	.....	1 2 3 4 5 6 7	112 00 114 00 115 00 115 00 117 00 125 00 125 00	No. 1 acceptée. De Caistorville De Canboro.	
Caistorville et Winona (16 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31.	Mars 14.	H. G. Johnson Nelson White.	Saltfleet. Grimsby.	Mars 5. do 4.	.....	1 2	do	273 00 289 00	No. 1 acceptée.
Centre et Montréal. (30 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 31	Fév. 28	Joseph Lavigne. J. Archambault.	Yarvines. do	Fév. 25. do 25.	.....	1 2	300 00 1250 00	Ces soumissions ont été considérées trop élevées. No. 1 subséquemment réajusté à \$23 et acceptée à ce taux.	

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service.—Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Date de la demande des soumissions.	Date pour la réception des soumissions.	Noms 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 demandé dans la soumission.	Remarques.
Windsor et Windsor (1 1/2 mille.)	Service six fois par semaine, du 1er juin 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Janv. 31	Mars 14	Chas. Jackson. M. Wagner.	Windsor. do	Mars 7. do 12.	.....	1 2	do	95 00 150 00	No. 1 acceptée.
Maple Grove et Somerset (19 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 12	Avril 28	Modeste Dubois. Joseph Kelly. Cyprus W. Hall. Ira B. Hall. Joseph Prince. P. Leantagne. Alfred Jutra.	St. Ferdinand. Tp. Ireland. do Somerset. do do	Avril 10. Avril 21. do do. Avril 20. do 23. Mars 8.	.....	1 2 3 4 5 6 7	140 00 152 00 176 00 245 00 240 00 250 00	No. 1 acceptée.	
Camerton et Sunnertown (3 milles)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 28	Avril 11	A. Cameron. D. McDonald. Jno. Nicholson. A. J. Baker. Wm. McLeod. A. J. Baker.	Camertontown. Sunnertown. do do Charlottenburgh Sunnertown.	Avril 1. do do. Mars 19. do 8. do 4. Mars 25.	.....	1 2 3 4 5 6	100 00 125 00 135 00 225 00 230 00 250 00	No. 1 acceptée.	
Rath et Station et Ernestown. (2 1/2 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 28	Avril 11	Chas. Campion. Chas. Laird. Andrew Wycott. Edw. Campion. H. T. Clute. A. A. Amy. James Roberts. John Hogle. R. K. Finkle. Wm. A. Hogle. Wm. M. Aylesworth.	Bath. do Odessa. Bath. Fredricksburgh do Tp. Ernestown. Bath. Ernestown. Bath. Ernestown Bath. do	Mars 4. do 13. Avril 1. do 3. do 2. Avril 5. do 7. do 8. Mars 26. do 27. do 20. do 26. Avril 5. Mars 24.	.....	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	300 00 315 00 348 00 350 00 400 00 438 00 468 00 561 00 600 00 600 00 1 00 1 20	No. 1 acceptée. No. 1 acceptée. Par jour. Par jour.	
Connaught et Winchester (5 milles)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 28.	Avril 11	Patrick Jordan. Robert Monon.	Connaught. Winchester.	Avril 1. Avril 11.	.....	1 2	do	70 00 80 00	No. 1 acceptée.
Demoretville et Gilbert's Mills. (2 1/2 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée proposée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 28.	Avril 11	Chas. Black. John D. Gilbert.	Gilbert's Mills. do	Avril 1. Avril 4.	.....	1 2	do	100 00 120 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 réception des soumissions.	Date de 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. de soums. proposées dans la soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Young et Keene ($\frac{1}{2}$ milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1873. Fév. 28.	1873. Avril 11	David Fife.	Lang.	Mar. 3.	1873.	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	75 00	Acceptée.
L'Original et Henry ($\frac{1}{2}$ milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée proposée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 28.	Avril 11	C. H. Flynn. Edward Hall.	L'Original. do	Avril 7 do 9	10 do 10-2	1 do	do	74 50 80 00	No. 1 acceptée.
Fitzhoun et Spenceville. ($\frac{1}{2}$ milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juin 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 28.	Avril 11	G. Hatcheroff.	Edwardsburg.	Avril 4.	Avril 5.	1	do	100 00	No. 1 acceptée.
Pakenham et état de ch. de fer Canada Central. ($\frac{1}{2}$ de mille.)	Service douze fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à la main ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 28.	Avril 11	Francis Shaw. John Woods.	Pakenham. do	Avril 10 do 3.	Avril 10. do 11.	1 2	do	0 12 $\frac{1}{2}$ 0 25	Par voyage. Considérée trop élevée. La soumission No. 1 a été réduite à 9 cents et acceptée à ce prix.

Russell et Winchester. ($\frac{1}{2}$ milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 28.	Avril 11	Daniel Campbell H. T. Fitzpatrick	do	Avril 10 do 8.	Avril 10. do 9.	1 2	do	186 00 196 00	No. 1 acceptée.
Prescott et Chemin de fer St. Laurent et Ottawa. ($\frac{1}{2}$ mille.)	Service trente-six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en diligence ou autre voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	.....	.....	Edward Duggan. Edward Leslie.	Prescott. do	Mars 22. Avril 7.	..... Avril 8.	1 2	do	0 12 $\frac{1}{2}$ 280 00	Par voyage double. Ces soumissions ont été mises de côté. Contrat renouvelé avec l'ancien contracteur à 1500\$ par voyage.
Stayner et Vigo. ($\frac{1}{2}$ milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25.	P. Gallagher. do	Fios.	Avril 19. do 22.	Avril 23. do 23.	1 2	do	150 00 175 00	No. 1 acceptée.
Whitby et station de fer. Port Whitby. ($\frac{1}{2}$ mille.)	Service douze fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en diligence ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25.	James Pringle. Jeremiah Long.	Port Whitby. do	Avril 23. do 25.	..... .....	1 2	do	0 12 $\frac{1}{2}$ 0 12 $\frac{1}{2}$	Par voy. No. 1. Par voy. [accept.
Prince Albert et état de ch. de fer. ($\frac{1}{2}$ mille.)	Service douze fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en diligence ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25.	Thomas Crozier.	Port Albert.	Avril 18.	.....	1	do	100 00	Acceptée.
Norland et Oak Hill. ($\frac{1}{2}$ milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25.	John Griffin.	.....	.....	.....	1	do	160 00	No. 1 acceptée.
Newmarket et Stouffville. ($\frac{1}{2}$ milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en diligence ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25.	J. McMullen. Abraham Wake. Alfred Toose. M. F. Mertens.	Stouffville. Stouffville. Stouffville. Whitchurch.	Avril do 21. do 19 do 22.	..... ..... ..... .....	1 2 3 4	do	223 50 238 00 342 00 313 00	No. 1 acceptée.

Registre des Soumissions.—Suite

Service.	Conditions stipulées par le dé- partement en rattachant le service;—Durée désignée du contrat.	Date de la de- mande des 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. des Postes.	No. de soum.	Conditions proposées dans la sou- mission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Maple Valley et Shrigley. (4½ milles.)	Service une fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport a cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître- général des postes.	Mars 14 1873.	Avril 25	Geo. Sandilands, Jas. Mitchell...	Osprey Melancthon	Avril 19 do 18	1873.	1 2	1 Conformé- ment aux conditions de l'an- nonce.	\$ cts. 23 75 24 00	No. 1 acceptée.
Myrtle et sta- tion Myrtle. (4 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25	Reuben Hurlbut	Myrtle	Avril 19		1	do	50 00	Acceptée.
Marham et Milliken. (5 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport a cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25	John Rayner... William Gornett	Marham... Milliken.	Avril 21 do 15		1 2	do	129 00 130 00	No. 1 non satisfai- sante. No. 2 ré- duite à \$120 et acceptée à ce taux.
Magnetawan et Koweeau. (24 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25	Ephraim Boak et Cie. Samuel Greer... Wm. W. Long... John F. Harvie... James Millard.	Magnetawan... Rosseau... T'p. Spence... Orillia... do	Avril 14 do 18 Avril 21 do 11 do 10		1 2 3 4 5	do	520 00 590 00 800 00 7 50 8 00	No. 1 acceptée. Par voyage, do
Manchester et station de chemin de fer. (1 mille.)	Service douze fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25	William Davis... John Taylor	T'p. Rench... Manchester	Avril 9		1 2	do	100 00 105 00	No. 1 acceptée.

Inverhuron et Tiverton. (8 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25	John Urquhart... J. Kilpatrick... Allen McFadden	Tiverton... Inverhuron... do	Avr. 22... Avr. 11...	1 2 3	do	do	68 75 75 00 89 00	No. 1 acceptée.
Hampton et Solina. (2½ milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14.	Avril 25	James C. Groat	Tp. Darlington.	Avr. 23.	1	do	40 00	Acceptée.	
Guelph et Hamilton... (32½ milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en diligence. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 14.	Avril 25	Jas. Mennell...	Guelph	Avril 4. Avril 6.	1	do	1187 00	Considérée trop élevée. Réduite ensuite à \$1,000 et acceptée à ce prix.	
Gowanstown et Lisadel. (12 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 14.	Avril 25	J. Carson... J. Latham... Jas. Kerr, sen... T'p. Howick...	Lisadel... T'p. Howick...	Avril 4 do 21	1 2 3	do	149 00 150 00 200 00		
Hartman et Vivian (2½ milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 14.	Avril 25	Ralph Smalley.	T'p. Uxbridge	Avril 17	1	do	88 00	Considérée trop élevée. Un con- trat a été passé avec Robert Redhead, à \$60 par année.	
Elmhurst et Malton... (4½ milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 14.	Avril 25	Isaac Saunders Wm. Truman... Thos. Cook... R. M. Burgess...	Malton... Toronto... Malton... Toronto	Avril 17 do 22 do 22	1 2 3 4	do	140 00 149 00 149 00 150 00	No. 1 acceptée.	
Clover Hill et Morrisvale. (4 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14	Avril 25	Wm. Kane... Robt. McClain... Peter Size	T'p. Essa... Clover Hill... do	Avril 17 do 18 do 12	1 2 3	do	70 00 70 00 97 00	No. 1 retirée. No. 2 acceptée.	

Registre des Soumissions.—*Suite.*

Service.	Conditions stipulées par le département et devant être observées par 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. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Clarksburg et Ravensna. (7 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Mars 14 1873.	Avril 25 1873.	John Reid..... Wm. Weir..... James Irwin..... Peter F. Leroy..... M. Stoutenburg.....	Ravenna..... do..... T.p. Collingswood..... Clarksburg..... Ravenna.....	Avril 16 1873. do 20..... do 18..... do 18..... do 18.....	Avril 17 1873. do 22..... do 22..... do 21.....	1 2 3 4 5	Conformément aux conditions de l'annonce.	64 00 95 00 97 00 120 00 140 00	No. 1 acceptée.
Carville et Paterson. (23 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14 1873.	Avril 25 1873.	Wm. Denton.....	Vaughan.....	Avril 16 1873.	Avril 17 1873.	1	do	75 00	Considérée trop élevée. Un contrat a été passé avec Gerrard Wiley, à \$45 par année.
Brunswick et station de chemin de fer. (1-16 mille.)	Service douze fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à pied ou à cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14 1873.	Avril 25 1873.	Fred. Thompson..... James Muir.....	Brunswick..... do.....	.....	.....	1 2	do	100 00 125 00	Ces soumissions ont été trouvées trop élevées. Un arrangement a été fait avec S. R. Beamish, à \$60 par année.
Port Perry et station de chemin de fer. (4 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14 1873.	Avril 25 1873.	Joseph Cook..... James Jewett..... Henry Fry..... Henry Miller.....	Port Perry..... do..... do..... do.....	Avril 22 1873. do 23..... do 22..... do 19.....	.....	1 2 3 4	do	93 30 96 00 0 32 0 33	No. 1 acceptée. Aller et retour. do

Brooklin et section de chemin de fer. (8 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à pied ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14 1873.	Avril 25 1873.	John Gibbs.....	Brooklin.....	Avril 18 1873.	.....	1	do	100 00	Acceptée.
Bolsover et Portage Road (4 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14 1873.	Avril 25 1873.	John Merry..... John R. Munro..... R. Killingworth.....	T.p. Eldon..... Bolsover..... do.....	Avril 21 1873. do 17..... do 22.....	.....	1 2 3	do	140 00 0 50 249 60	No. 1 acceptée. Par voyages.
Arora et White Rose. (4 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14 1873.	Avril 25 1873.	Jared Loyd.....	W. Rose.....	Avril 18 1873.	Avril 21 1873.	1	do	80 00	Acceptée.
Armo et Kincairdine. (11 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 14 1873.	Avril 25 1873.	George Biggar..... W. R. Robinson..... Ransome Humes.....	Kincairdine..... do..... do.....	Avril 2 1873. do 1..... do 4.....	.....	1 2 3	do	100 00 100 00 120 00	No. 1 acceptée.
Metane et St. Anne des Monts.	Service une fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 20 1873.	Mai 23 1873.	Eusébe St. Pierre.....	T.p. Dalbairre.....	Mai 12 1873.	.....	1	do	400 00	Acceptée.
Clarendon Centre et Thorne Centre. (12 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 26 1873.	Mai 23 1873.	Edward Tozer..... Ralph Hodgins.....	T.p. Thorne..... T.p. Clarendon.....	.....	.....	1 2	do	78 00 85 00	No. 1 non-saisi-faisante. No. 2 acceptée.
Elizabethville et Osaca. (3 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport à pied ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 28 1873.	Mai 9 1873.	W. F. Roland..... Wm. Prouse..... David Gordon.....	T.p. Hope..... do..... do.....	Mai 5 1873. do 6..... .....	.....	1 2 3	do	55 00 62 50 70 00	No. 1 acceptée.

Registre des soumissionnr. — Suite.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Délaï pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception par le Ministre des Postes.	No. des soumissions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Tengus et Garrafraxa. (8 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1873. Mars 28.	Mai 9.	James Robinson. T.p. Garrafraxa. Wm. Campbell. Cyrus Sargent. Robert Hannah. Lernal Little. Walter Conner. Robert Stewart. Andr. Lightbody. Paul Coonse.	T.p. Garrafraxa. do do do do do do Douglas Garrafraxa, Ouest	Mai 1. do do do. Avril 28. Mai 6. Avril 18. Mai 5. do 6.	1873.	1. Conformément aux conditions de l'annonce. 2. 275 00 3. 280 00 4. 280 00 5. 290 00 6. 300 00 7. 300 00 8. 300 00 9. 345 00	247 00 275 00 280 00 280 00 287 00 290 00 300 00 300 00 345 00	No. 1 acceptée.
Cangnavage et Huntingdon. (37 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 28.	Mai 2.	Wm. Shireff et A. McArthur. John Barrie. John W. Brown. W. Gardner et Robc. Lamont. Wm. Shireff et A. McArthur.	Huntingdon. Elgin. Godmanchester. Athelstan. Huntingdon.	Avril 28. do 24. do 24. do 17.	Avril 30. do 17.	1. 1124 00 2. 1150 00 3. 1225 00 4. 1500 00	1120 00 1124 00 1150 00 1225 00 1500 00	No. 1 acceptée.
Robinson Skornoway. (26 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 4.	Mai 9.	Wm. Macaulay. D. N. McLeod. M. B. Macaulay. Jno. McFarlane. H. & F. Leonard. D. L. McLeod. Angus Morrison. M. W. Ellis. Geo. W. Dodger.	T.p. Winslow. Skornoway. T.p. Winslow. Lingwick. Skornoway. Winslow. T.p. Winslow. Robinson. T.p. Barton.	Avril 11. Mai 5. Avril 15. Mai 5. Avril 29. Mai 5. Mai 8. Avril 28. Mai 7. do 10.	Avril 18. do 18. do 18. do 18. do 30.	1. 549 00 2. 626 00 3. 695 00 4. 740 00 5. 749 00 6. 795 00 7. 800 00 8. 850 00 9. 897 00	549 00 626 00 695 00 740 00 749 00 795 00 800 00 850 00 897 00	No. 1 acceptée.

Mount St. Patrick et Shamrock. (5 milles.)	Service deux fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture, etc. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 10.	Mai 23.	John Brady. Patrick Ryan.	Admaston.	Mai 19. do 19. do 19.	19. 2.	1. 80 00 2. 92 60	80 00 92 60	No. 1 acceptée.
Embrun et Grant. (9 milles.)	Service une fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport à cheval ou en voiture, etc. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 10.	Mai 23.	James Andrews. J. Edmundstone.	T.p. Cambridge. Cambridge.	Mai 22. do 17.	1. 2. 3.	1. 38 00 2. 45 00 3. 52 00	38 00 45 00 52 00	Irrégulière. Aucune action prise sur ces soumissions. Grant desservi par Russell.
Arthur et Monk. (12 milles.)	Service une fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport à cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 18.	Mai 30.	James Robinson. J. T. Smith. John Brennan. James Malone.	T.p. Luther. do do do.	Mai 27. do 27. do 23. do 17.	1. 2. 3. 4.	1. 49 90 2. 60 00 3. 65 00 4. 79 00	49 90 60 00 65 00 79 00	No. 1 acceptée.
Dundee et Huntingdon. (22 milles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport en voitures convenables. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 25.	Mai 23.	D. McArthur. H. B. Wallace. John Ford.	Huntingdon. T.p. Elgin. Huntingdon.	Mai 10. do 12.	1. 2. 3.	1. 395 00 2. 416 00 3. 460 00	395 00 416 00 460 00	No. 1 acceptée.
Coaticook et Stanstead. (19 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er juillet 1873. Transport en voitures convenables. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 29.	Mai 23.	Geo. T. Cooper. D. S. Bawn.	S. Barnston. T.p. Barford.	Mai 19. do 19. do 20.	1. 2.	1. 600 00 2. 800 00	600 00 800 00	Considérée trop élevée. No. 1 acceptée pour 1 an.
Amberley et Lurgan. (4 milles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1873. Transport à cheval ou autrement. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 2.	Jun 13.	Jas. McCrindle.	T.p. Huron.	Jun 4.	1.	52 00	52 00	Acceptée.
Canning, Falkland et station de Paris. (9 milles.)	Service six fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 2.	Jun 2.	Henry Hough.	Falkland.	Mai 2.	1.	215 00	215 00	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.	État pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission.	M. G. des postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Forest et Hillsboro. (6 miles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve, qui sera en faveur du maître-général des postes.	Mai 2, 1873.	13. Juin 13.	Philip Smith. John Jones. John Bell. Cooley & Adams.	Forest Hillsboro. Forest. do	13. Juin 6. do 5. do 5. do 9.	1873.	1 2 3 4	1 Conformément aux conditions de l'annonce.	100 00 115 00 115 00 150 00	No. 1 acceptée.	
Wisconsin et Thamesford. (17 1/2 miles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 2, 1873.	13. Juin 13.	T. McCarthy. Jonah McLeod. James Kennedy.	Thamesford do	13. Juin 10. do 9. do 7.	1873.	1 2 3	do	260 00 285 00 288 00	No. 1 acceptée.	
Parkhill et Strathroy (16 miles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1er oct. 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 2, 1873.	13. Juin 13.	John Hawkey. John Vanryck. Benj. Hodgins. John Vanryck. Thomas Fowell. C. Fairbanks.	Parkhill Strathroy Biddulph Strathroy Parkhill do	13. Juin 10. do 9. do 9. do 9. Mai 14. do 26.	1873.	1 2 3 4 5 6	do	273 00 325 00 349 00 375 00 475 00 500 00	No. 1 acceptée. Irrég. et trop tard.	
Springford, Newark et Woodstock. (27 1/2 miles.)	Service six fois par semaine, entre Springford et Newark, et trois fois par semaine entre Newark et Woodstock, à commencer du 1er oct. 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 2, 1873.	13. Juin 13.	Schuyler Sipple. I. Wrigglesworth. J. C. Tisdale. G. Bleakley. James Sealey. G. Matherson.	Norwich North Norwich. Otterville Norwich Nord. Branford Woodstock.	13. Juin 9. do 9. do 9. do 9. do 10. do 10.	1873.	1 2 3 4 5 6	do	490 00 625 00 625 00 690 00 695 00 700 00	No. 1 acceptée.	

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande de soumissions.	État pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission.	M. G. des postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Batiscan et Trois-Rivières (28 miles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 2, 1873.	13. Juin 13.	A. Lacourcière. F. X. Lebœuf. R. G. LaJoie. Olivier Destalier. Léandre Norbert.	(Ste. Gen. de Bat. de Bat. Batiscan Bridge. Trois-Rivières. St. Maurice. St. Narcisse.)	13. Juin 5. do 9. do 10. do 7. do 7. Mai 29.	1873.	1 2 3 4 5	do	600 00 800 00 860 00 1100 00 1175 00	No. 1 acceptée.	
Batiscan et St. Narcisse. (4 miles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 2, 1873.	13. Juin 13.	A. Lacourcière. Pierre Valette. Léandre Norbert. J. Brouillette.	(Ste. Gen. de Bat. St. Narcisse. do do)	13. Juin 5. do 3. Jan. 9. Mai 28. do 3. do 3. do 3. do 3.	1873.	1 2 3 4	do	176 00 200 00 240 00 300 00	Aucune soumission n'a été acceptée; remplacé par le service de Batiscan et Trois-Riv.	
St. Maurice et Trois-Rivières (10 miles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 2, 1873.	13. Juin 13.	Alexis des Co-teaux. Denis Sigmon. Calixte Néault.	St. Maurice. Mont Carmel. St. Maurice.	13. Juin 10. do 9. do 10. do 10.	1873.	1 2 3	do	500 00 575 00 590 00	Aucune soumission n'a été prise; remplacé par le service de Batiscan et Trois-Riv.	
Binbrook et Stony Creek (20 miles.)	Service trois fois par semaine, du 1er octobre 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 3, 1873.	13. Juin 13.	Geo. Slingerland. Wm. Henry.	Stony Creek. do	13. Juin 1. do 14.	1873.	1 2	do	300 00 240 00	Ces soumissions considérées trop élevées. On a fait un arrangement avec E. B. Smith, à \$234 par année.	
Inverness et Reedsdale. (4 miles.)	Service trois fois par semaine, du 1er octobre 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 5, 1873.	28. Juin 28.	Wm. Lowry.	Inverness.	28. Juin 17.	1873.	1	do	60 00	Acceptée.	
Ottawa et Richmond (20 miles.)	Service six fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 10, 1873.	20. Juin 20.	Hugh Reilly. John Spack. Watson Champness. Duncan McDougall. Wm. Brown. Thos. Brown. John Stockdale. Stephen Tracy.	Richmond. Ottawa. Ottawa. Richmond. Ottawa. do. do. do. Richmond.	20. Juin 12. do 18. do 19. do 14. do 4. do 4. do 20. do 18. do 18. do 19.	1873.	1 2 3 4 5 6 7 8	do	698 00 746 00 825 00 936 00 1000 00 1200 00 1500 00 593 00	No. 8. qui était la plus basse des soumissions, ayant été retirée. No. 1 qui était la plus basse ensuite, a été acceptée.	

Registre des soumissions.—

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 par le M. G. des Postes.	No. de soumis.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques.
Les Escoumins et Sault aux Cochons (31 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er septembre 1873. Transport à cheval ou en voiture. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1873. Juin 6.	1873. Juin 6.	Jean Mc.Nicol.	Millevaches.	1873. Juin 21.	1873. Juin 21.	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ 800 00	Ce mode de service n'a pas été adopté. Voir Bersimis et Les Escoumins.
Les Escoumins et Tadoussac (27 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er septembre 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1873. Juin 6.	1873. Juin 6.	Epiph. Lessard.	Grandes Bergeronnes.	1873. Juin 23.	1873. Juin 23.	1	do	\$ 800 00	Arrangement temporaire pour faire le service deux fois par semaine avec Epiphane Lessard.
Murray Bay et Tadoussac (45 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er septembre 1873. Transport à cheval ou en voiture, ou dans un b. bean ou un canot. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1873. Juin 6.	1873. Juin 6.	T. Carré T. Bouchard	St. Fidèle Port au Perail	1873. Juin 11. do 7.	1873. Juin 11. do 11.	1 2	do	\$ 880 00 1400 00	No. 1 acceptée.
Murray Bay et Québec (90 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er septembre 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1873. Juin 6.	1873. Juin 6.	Louis Verreault. H. Lapointe	B. Ste. Paul. Les Eboulements	1873. Juin 26. 1873. Juin 7.	1873. Juin 29. 1873. Juin 11.	1 2	do	2,252 00 3,022 00	Un contrat a été conclu avec le No. 1 pour le service quotidien en été et trois fois par sem. en hiver.

Chicoutimi et Baie St. Paul (87 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er septembre 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1873. Juin 6.	1873. Juin 6.	Jules Simard Louis Verreault Philibert Gagné. Alphée Gagné. Louis Gaudreault	St. Alphonse Baie St. Paul St. Ursain do Chicoutimi	1873. Juillet 6. 1873. Juin 25. 1873. Juin 11. do 10. do 13. do 15.	1873. Juin 12. 1873. Juin 29. 1873. Juin 11. do 13. do 13. do 15.	1 2 3 4 5	do	1525 00 2016 00 2492 00 2600 00 8 00	No. 1 acceptée. Par voyage.
Rivière aux Renards et Ste. Anne des Monts (107 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er octobre 1873. Transport à cheval, en voiture et à pied. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1873. Juin 20.	1873. Août 22.	T. J. Lamontagne J. B. Mignault Jean Lepage. L. N. Sasseville. A. J. Sasseville.	Ste. Anne des Monts. do do do	1873. Août 18. do 16. do 14. do 4. do 7.	1873. Août 25. do do do do	1 2 3 4 5	do	1000 00 1200 00 1450 00 1500 00 2000 00	No. 1 acceptée.
Frederich et Newbridge (44 milles.)	Service six fois par semaine, du 1er octobre 1873. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1873. Juin 27.	1873. Août 8.	James Kerr	Trp. Howick	1873. Août 11. do 7.	1873. Août 11. do 13.	1	do	90 00	Acceptée.

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

A. CAMPBELL,
Maître Général des Postes.

NOUVELLE-ECOSSE.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service; Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception par le Ministre des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans le soumissionnaire.	Remarques.
Barrio's Beach à l'acadie. (6 milles par terre, 2 1/2 par eau.)	Service une fois par semaine, du 1er septembre 1872. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872, Juil. 4.	1872, Aout 16.	Simon Boudrot do do do John Boudrot	Tracadie do do Barrios Beach	Aout 23. do 10. do 10. do 19. do 9.	Aout 26. do 14. do 14. do 21. do 12.	1. 2. 3. 4. 5.	1 Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 16 00 20 00 20 00 17 50 23 40	Acceptée.
Aylesford Harmony. (18 milles).	Service une fois par semaine, du 1er août. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 5.	Juil. 19.	Joseph Eaton. W. J. Kirkpatrick. Isaac Foster. G. W. Eaton. W. J. Balcolm.	Aylesford do do do do	Juil. 18. do 18. do 17. do 16. do 18.	Juil. 19. do 19. do 18. do 19. do 19.	1. 2. 3. 4. 5.	do	50 00 59 00 60 00 63 00 65 00	Acceptée.
Station Cambridge à église à église. (9 milles).	Service une fois par semaine, du 1er août. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 5.	Juil. 19.	W. H. Fairm. Edward E. Neilly John H. White. Moses Ratchford R. Woodward H. Porter do	Cambridge do do Cornwallis do do St'n Cold Brook do do	Juil. 12. do 18. do 18. do 18. do 17. do 15. do 16. do 16.	Juil. 19. do 19. do 19. do 17. do 17. do 18. do 18.	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7.	do	39 75 40 00 40 00 52 00 52 00 64 00 72 00	Acceptée.
Antigonish à Cape George. (42 milles de parcourus.)	Service deux fois par semaine, du 1er octobre. Transport en voiture gon à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Aout 6.	Aout 23.	D. McDonald. R. McDonald. Alex. J. Murry.	Antigonish do do	Aout 9. do 21. do 7.	Aout 21. do 23. do 16.	1. 2. 3.	do	180 00 180 00 280 00	Acceptée.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service; Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Date pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception par le Ministre des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans le soumissionnaire.	Remarques.
Mabou à Sight Point. (15 milles).	Service une fois par semaine, du 1er octobre. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 18.	Aug. 23.	R. P. Fynn. D. McEachern.	Mabou do Sight Point	Aout 17. do 14.	Aout 23. do 19.	1. 2.	do	64 00 70 00	Acceptée.
Bridgewater à Middledfield. (20 milles).	Service une fois par semaine, du 1er octobre. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 19.	Aout 23.	James Newcomb do do Jos. Newcomb Henry Will	Bridgewater do do do	Sept. 16. do 16. do 20. do 20.	Sept. 26. do 26. do 23. do 22.	1. 2. 3. 4.	do	150 00 170 00 182 00 192 00	Acceptée.
Bridgewater à New Canada. (12 milles).	Service une fois par semaine, du 1er octobre. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 20.	Aout 23.	William Cronin. Jos. Newcomb.	Bridgewater do	Aout 20. do 21.	Aout 22. do 23.	1. 2.	do	76 00 78 00	Acceptée.
Guyshoro' à Port Mulgrave. (24 milles).	Service deux fois par semaine, du 1er octobre. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 20.	Aout 23.	W. McKeough. Jas. R. Atwater. W. G. Scott. J. R. Bigsby Joseph Forey Charles Cosbie. Ed. J. Cunningham ham.	Guyshoro' do do do do do do do	Aout 15. do 15. do 19. do 19. do 7. do 17. do 12. do 12. do 15. do 7.	Aout 19. do 19. do 22. do 22. do 12. do 22. do 15. do 21.	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7.	do	180 00 190 00 200 00 300 00 250 00 289 00 500 00	Acceptée. Un cheval. Deux chevaux.
Guyshoro' à Cross Roads, Country Harbour. (25 milles).	Service deux fois par semaine, du 1er octobre. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 20.	Aout 23.	J. A. Snowdell. Ed. J. Carré. Charles Sellers. W. G. Scott. Thomas C. Peart Charles Cosbie. G. W. Scott. Ed. J. Cunningham ham.	Guyshoro' do do do do do do do	Aout 15. do 20. do 16. do 19. do 20. do 12. do 12. do 15. do 7.	Aout 21. do 23. do 22. do 22. do 23. do 15. do 21.	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8.	do	470 00 490 00 498 00 500 00 549 00 569 00 600 00 800 00	Acceptée.
Cross Roads Country Harbour à Goshen. (10 milles).	Service une fois par semaine, du 1er octobre. Transport à cheval ou en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 5.	Sept. 13.	Alexander Gunn W. H. Fenton. James A. Mason Alex. Sinclair	Country Harbor Goshen. Cross Roads Country Harbour. Goshen.	Aout 31. do 30. do 7. do 11.	Sept. 5. do 2. do 7. do 14.	1. 2. 3. 4.	do	38 00 43 00 45 00 74 80	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 des missions.	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. (t. des Postes).	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Barrington à Clyde River, (22 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1er novembre. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1872. Oct. 11	1872. Nov. 1	John S. Hoeg, Michael Stainey Alex. Watson...	Barrington, do do	1872. Oct. 29 do 10 do 29	29 Nov. 2 15 1	2 15 1	1 En conformité aux 2 termes de l'annonce.	230 00 275 00 320 00	Acceptée.
Athol à la riv. Philip, (21 milles.)	Service trois fois par semaine, du 11 novembre. Transport en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 12	Oct. 25	C. O. Schruman, Chas. Braeg, Oliver Fillmore, M. B. Harrison, B. R. Smith, R. L. Black	Springhill, Rivier Philip, do Athol, Rivier Philip, do	Oct. 22 do 18 do 17 do 16 do 16 do	24 1 24 2 24 3 18 4 19 5 18 6	1 2 3 4 5 6	do	299 00 350 00 390 00 394 00 468 00 500 00	Acceptée.
Maccan à Nappan, (2 milles.)	Service trois fois par semaine, du 11 novembre. Transport à un cheval, ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 16	Oct. 25	S. E. Freeman, Wm. Blenkhorn, John Sharp	Nappan, do Lower Maccan...	Oct. 21 do 23 do 23 do	24 1 26 2 24 3	1 2 3	do	100 00 119 00 120 00	Acceptée.
Amherst à Amherst Point, (4 milles.)	Service trois fois par semaine, du 11 novembre. Transport à un cheval, ou en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 16	Oct. 25	R. W. Chipman, B. Wilson	Amherst, do	Oct. 21 do 24 do	24 1 26 2	1 2	do	100 00 98 00	Acceptée. Trop tard.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service;—Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Date de la demande des missions.	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. (t. des Postes).	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
B. O. d'Acadia Mines à la station d'Acadia Mines (2 milles.)	Service douze fois par semaine, du 11 novembre. Transport en voiture à un cheval ou à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 16	Oct. 25	C. W. Tatten, John McSwain, A. J. Steele, D. E. Hurd, E. Huets, B. McKenzie, Robert Foreman	Acadia Mines, do do do do do do Halifax.	Oct. 24 do 21 do 21 do 21 do 22 do 22 do 25 do	26 1 24 2 24 3 24 4 24 5 24 6 25 7	1 2 3 4 5 6 7	do	240 00 250 00 297 25 320 00 320 00 3450 00 590 00	Trop tard. Acceptée.
Lower Cove à Maccan P.O. (15 milles.)	Service six fois par semaine, du 11 novembre. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 16	Oct. 25	C. E. Freeman, David Hoeg, Andrew Faulds, Lovel Harrison, G. Blenkhorn, John Coates, Henry Wood, B. Wilson	Nappan, Maccan, Riviere Hebert, Lower Maccan, Nappan, Riviere Hebert, Lower Maccan, Amherst	Oct. 21 do 21 do 23 do 23 do 23 do 23 do 26 7 26 8	24 1 24 2 24 3 26 4 26 5 26 6 26 7 26 8	1 2 3 4 5 6 7 8	do	575 00 598 00 780 00 510 00 600 00 600 00 750 00 760 00	Acceptée. Soumissions reçues trop tard
Hopewell, W. C., à la station d'Hopewell, (4 milles.)	Service douze fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 8	Dec. 15	John Gunn	Hopewell	Dec. 5	Dec. 17	1	do	55 00	Acceptée.
New Glasgow à Blanchard's Road, (15 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er février. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Nov. 29	Dec. 20	John Webster	McLellan's Mountain, Blanchard's Rd, Blue Mountain, Sutherland's River, South McLellan's Mountain	Dec. 5 do 14 do 17 do 18 do 4 do	6 1 2 3 20 4 6 5	1 2 3 4 5	do	64 00 68 00 76 50 80 00 100 00	Acceptée.
Pomquet Forks à P. O. Tracadie, (15 milles.)	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport à un cheval, ou en voiture. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Dec. 12	Dec. 27	A. McDougall, H. McDougall	Pomquet Forks, do	Dec. 23 do 24 do	30 1 30 2	1 2	do	90 00 120 00	Acceptée.
Truro à la Riv. Deben, (31 milles, de parcours.)	Service trois fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Dec. 12	Dec. 27	C. R. Pearson	Truro	Dec. 26	Dec. 28	1	do	250 00	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 des soumissions.	Date pour la réception des soumissions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception de la soumission.	Montant annuel proposé dans la soumission.	Remarques
Fugwash Thomson Mills. (20 milles).	à Service six fois par semaine, du 1er avril. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1872. Déc. 13.	1873. Feb. 21.	James R. Leamy W. C. Stewart J. McDonald W. Matheson E. J. Purdy A. McLaughlin O. Fillmore J. B. Davison Wm. Blair	Amblerst West Chester Fugwash Oxford West Chester do River Philip Yarmouth Fugwash	1872. Fév. 21. do 26. do 26. do 28. do 20. do 21. do 15. do 17. do 18. do 27. do 20.	1873. Jan. 15. Jan. 15. Fév. 17. Jan. 15.	447 00 469 00 480 00 600 00 550 00 576 00 600 00 600 00 698 00	Acceptée.
Chesley's Corner à Mor-ton's Corner (8 milles de parcours.)	Service une fois par semaine, du 1er avril. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1873. Jan. 8.	1873. Feb. 28.	Elkanah Lihones Michael Feindel Robert Bass Nelson Chesley Ozias Feindel	New Germany do do do	Jan. 27. Fév. 1. do 24. do 26. do 10.	Fév. 21. do 15. do 28. do 28. do 28.	29 40 40 00 48 00 52 00	Acceptée.
Digby à North Range Corner (10 milles).	Service une fois par semaine, du 1er avril. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 21.	Feb. 28.	Isaac J. White C. B. McNettle	South Range N. Range Corner	Fév. 6. do 5.	Fév. 8. do 11.	55 00 65 00	Acceptée.
Brookfield à Riv. de Plaisance. (8 milles).	Service trois fois par semaine, du 1er avril. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 10.	Feb. 28.	W. T. Waterman J. M. Freeman	Riv. de Plaisance do	Jan. 27. Fév. 20.	Fév. 6. Mars 3.	60 00 127 00	Acceptée. Reçue trop tard.

Newport à Walton. (16½ milles).	à Service trois fois par semaine, du 1er avril. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 13.	Feb. 28.	Timothy Parker B. McDonald Edwin Parker R. F. Stevens et C. Jamieson	Walton do Newport do Walton	Fév. 24. do 24. do 26. do 27.	Fév. 27. do 27. do 28. do 27.	259 00 272 00 574 00 592 00	Acceptée.
Sherbrooke au Havre du Vin. (13 milles).	Service six fois par semaine, du 1er avril. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 14.	Feb. 28.	David Suttis John Suttis John Gillies A. Cameron Donald Kennedy A. McQuarry Donald McLean	Hav. aux Sauvages do Havre du Vin Sherbrooke do do do	Mars 7. Fév. 24. Mar. 10. Fév. 17. do 17. do 5. do 24. do 21.	Mars 11. Fév. 27. Mar. 13. Fév. 26. do 17. do 7. do 27. do 22.	288 00 300 00 296 00 300 00 390 00 395 00 396 00 445 00	Acceptée.
Canning à la baie de Scott (31 milles aller et retour).	Service trois fois par semaine, du 1er avril. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jan. 18.	Feb. 28.	G. B. Forsyth L. B. Warner Alex. Knowlton Patten Wood C. E. Warner J. Harding Coffin C. E. Borden B. P. Weaver Gibbs P. Cox	Canning do do do do do do do do	Jan. 28. Fév. 20. do 4. do 20. do 20. do 25. do 16. Jan. 27. Fév. 4.	Fév. 25. do 22. do 13. do 25. do 22. do 27. do 21. Jan. 30. Fév. 11.	116 00 159 25 173 00 160 00 179 00 180 00 185 00 190 00 290 00	Acceptée.
Bur. intern. de Jackson à West Branch. (6 milles).	Service trois fois par semaine, du 1er avril. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Feb. 17.	Mars 14.	M. Chapman George Nix Edward Higgs E. J. Purdy J. Leander Oxley	Riv. Philippe do do West Chester Riv. Philippe	Fév. 24. do 24. do 22. Mars 10. Fév. 24.	Mars 1. do 1. do 2. do 4. do 1.	48 00 49 00 60 00 60 00 74 50	Acceptée.
Port Mulgrave à Sand Point et Steep Creek. (11 milles).	Service une fois à Sand Point et deux fois à Steep Creek, du 1er avril. Transport à cheval ou en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 1.	Mars 28.	Henry Gosbie Henry Gosbie G. B. Healey Robert Delaney	Port Mulgrave do do do	Mars 28. do 19. do 18. do 18.	Mars 29. do 21. do 21. do 21.	90 00 100 00 100 00 140 00	Acceptée.
Hav. aux Sauvages au Hav. du Vin. (8 milles).	Service trois fois par semaine, du 1er avril. Transport à pied. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Feb. 17.	Mars 14.	David Suttis Stephen Hewitt Alex. Robertson John Gillies	Hav. aux Sauvages do do Havre du Vin	Mars 10. do 7. Fév. 26. Mars 7.	Mars 13. do 15. do 8. do 13.	39 00 39 00 44 00 78 00	Acceptée. Reçue trop tard.

Registre des soumissions, Nouvelle-Ecosse.—Switz.

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.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Tusket, P.O. à Tusket Forks (15 milles.)	Service une fois par semaine, du 1 ^{er} mai. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Mars 15 1873.	Avril 11 1873.	John B. Porter C. W. Hasfield Louis J. Doucet	Leac à l'Anguille. Tusket Tusket Forks	Avril 7 do Mars 28	Avril 12 do do	78 00 125 00 150 00	Acceptée.
Englishtown à North River Bridge. (15 milles.)	Service deux fois par semaine, du 1 ^{er} mai. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 24 1873.	Avril 18 1873.	D. Montgomery John Buchanan H. McKenzie M. McKenzie A. B. McKenzie Angus Morrison Allan McDonald John McKenzie.	Englishtown do do N. River Bridge do Englishtown do do do	Avril 2 do do do do do do do	Avril 10 do do do do do do do	79 12 .82 00 90 00 94 00 104 00 110 00 120 00 130 00	Acceptée.
Riv. Clyde à la rivière Clyde en haut. (26 milles.)	Service une fois par semaine, du 1 ^{er} juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 9 1873.	Mai 28 1873.	James McKay R. Strickland William McKay	Rivière Clyde do do	Mai 15 do do	Mai 21 do do	149 49 200 00 240 00	Acceptée.
Bridgewater à la Grande anse. (24 milles.)	Service trois fois par semaine, du 1 ^{er} juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 17 1873.	Mai 28 1873.	Jonas B. Paxker L. Gilmaught Z. P. Armstrong et fils. G. N. McMahon Dean Wile Dean Wile Moses Wile Henry Master.	Bridgewater do do East Port Medway do do do do do	Mai 16 do do do do do do do do	Mai 21 do do do do do do do do	340 00 349 00 350 00 369 00 375 00 392 00 405 00 480 00	Acceptée.

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.	Montant demandé dans la soumission.	Remarques.
Bridgewater à la rivière de Pleasant. (20 milles.)	Service une fois par semaine, à commencer du 1 ^{er} juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 18 1873.	Mai 23 1873.	William Newcomb Moses Wile Dean Wile	Bridgewater do do	Mai 8 do do	Mai 10 do do	94 00 130 00 140 00	Acceptée.
Fralls à Hubbard's Cove. (26 milles.)	Service deux fois par semaine, à commencer du 1 ^{er} juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 19 1873.	Mai 23 1873.	Nathaniel Zink Benjamin Dorey Charles Cochin Neil C. McLean.	Blainford Sandy Beaches Hubbard's Cove do	Mai 15 do do do	Mai 17 do do do	300 00 600 00 750 00 775 00	Acceptée.
Établissement du lac de la Riv. au pont Shinemicas. (14 milles.)	Service une fois par semaine, à commencer du 1 ^{er} juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 21 1873.	Mai 30 1873.	John McDonald John Sinclair Robert Flynn Bryant McGuire	Laedlar au Saun. do do do	Mai 12 do do do	Mai 15 do do do	47 00 48 62 50 00 80 00	Acceptée.
Five Islands à Parrshoro. (15 milles.)	Service une fois par semaine, à commencer du 1 ^{er} juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 21 1873.	Mai 30 1873.	George L. Pundy Valentine Wood Wm. W. Black J. C. Schurman Oliver Fillmore.	Oxford do do do do	Mai 27 do do do do	Mai 29 do do do do	70 00 84 00 90 00 94 00 120 00	Acceptée.
Five Islands à Parrshoro. (15 milles.)	Service trois fois par semaine, à commencer du 1 ^{er} juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 21 1873.	Mai 30 1873.	William Shimney Martin Gavin George Smith Amos B. Hoge N. McLaughlin John H. Holmes G. Gesner-Read D. McNamara Robert Alcorn J. W. Brodick Wm. J. Corbett John Bird A. R. Graham.	Parrshoro do do do do do do do do do do do do do	Mai 21 do do do do do do do do do do do do do	Mai 23 do do do do do do do do do do do do do	185 73 189 00 200 38 220 00 233 98 289 00 240 00 250 00 289 00 300 00 312 00 335 00	Acceptée.
Bate, Verte à la Riv. aux es. (24 es.)	Service deux fois par semaine, à commencer du 1 ^{er} juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 22 1873.	Mai 30 1873.	John S. Angus Simon P. Mills Simon P. Angus Kestiver Hunter Daniel Mills Kestiver Hunter Amos Hunter John H. Wisteb.	Rivière aux Oies. do do do do do do do	Jun 4 do do do do do do do	Jun 7 do do do do do do do	164 00 184 50 170 00 172 00 176 00 180 00 185 00 200 00	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.	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 proposé dans la soumission.	Remarques.
Pictou à la branche ouest de la rivière Jean: (22 milles).	à Service deux fois par semaine, à commencer du 1er juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1873. Avril 25	Mai 30	John Ross. Wm. A. Berry.	Loganville. Branche ouest de la rivière Jean.	Mai 14	Mai 16	1	Conformément aux conditions de l'annonce.	148 00 180 00 180 00	Acceptée.
Amherst à Fenwick. (5 milles).	à Service une fois par semaine, à commencer du 1er juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Avril 25	Mai 23	W. C. Pipes. T. P. Lovther. Geo. S. Davison. Benj. Wilson.	Amherst. Fenwick. do Amherst.	Mai 16 do 19 do 17 do 20	Mai 20 do 22 do 20 do 22	1 2 3 4	do	18 00 28 00 32 00 52 00	Acceptée.
Harbourville à Morden. (9 milles).	à Service une fois par semaine, à commencer du 1er juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 2	Mai 30	Wesley Balcolm	Morden	Mai 13	Mai 28	1	do	60 00	Acceptée.
Sheet Harbour à Musquodoboit en haut. (26 milles).	à Service deux fois par semaine, à commencer du 1er juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, un an, telle que ci-dessus.	Mai 3	Mai 30	T. Archibald. Joseph Tays. George Murray. Fred. W. Henry	Sheet Harbour. Shubensacade. Musquodoboit en haut. Musquodoboit en haut.	Mai 27 do 29 do 20 do 21	Mai 28 do 30 do 24 do 28	1 2 3 4	do	140 00 199 50 260 00 296 00	Acceptée.

(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. G. des postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant proposé dans la soumission.	Remarques.
Amherst à la Petite Riv. (18 milles).	à Service deux fois par semaine, du 1er juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1 Juin	27 Juin	A. W. S. Gouley. E. B. Black. J. R. Lamey. J. Albert Black	Amherst. do do do	19 Juin do 25 do 19 do 26 do 25	26 27 28 29 30	1 2 3 4 5	do	196 00 248 00 260 00 310 00 398 00	Acceptée.
Chemin de Capasaan à Torbrook. (5 milles).	à Service une fois par semaine, du 1er juillet. Transport à cheval ou en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	6 Juin	27 Juin	J. H. Banks. W. H. Wheelock. Israel Whitman. Isaac Fortune.	Torbrook. do do do	24 Juin do 25 do 27 do 23	26 26 26 26	1 2 3 4	do	38 00 40 00 44 00 46 00	Acceptée.
Baie de Lewis à Sydney. (22 milles).	à Service deux fois par semaine, du 1er juillet. Transport en voiture à un cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	6 Juin	27 Juin	Robert Martin. Neil McSwen. Wm. Brown. J. E. Brown. J. E. Kavanagh. Alex. McKae. M. Ferguson. Hugh Gillies. Robert Martin. Robert Bell. Louis Madore. William Brown.	Sydney. do do do do do do do do do do do	24 Juin do 24 do 24 do 24 do 24 do 23 do 18 do 16 do 25 do 19 do 19	26 26 26 26 26 26 26 26 26 26 26 26	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	do	349 00 350 00 350 00 350 00 350 00 360 00 370 00 380 00 400 00 400 00 450 00 600 00	Acceptée.
Riv. du Milieu au côté ouest de la rivière du Milieu. (24 milles).	à Service une fois par semaine, du 1er juillet. Transport à pied ou à cheval. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	7 Juin	27 Juin	J. W. Campbell. Kameth MacRae. Saml. Nicholson. Donald McLean.	Rivière du Milieu. do do do	13 Juin do 16 do 20 do 18	21 21 25 21	1 2 3 4	do	20 00 30 00 32 00 40 00	Acceptée.

A. WOODGATE,
Inspecteur des bureaux de poste.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des missions.	État pour la réception des missions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception des missions par le M. G. des Postes.	No. de soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Montants demandés dans la soumission.	Remarques.
Lac des Français à la station Luss-gomni.	Service une fois par semaine, du 1er septembre 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en fav. du M. G. des Postes.	1872. Juil. 17.	1872. Août 12.	Henry Bunker, Geo. Armstrong, W. A. Smith, A. H. Smith.	Russogomni, Lac des Français do Burton.	1872. Juil. 31. Août 6. do do do do.	1872. Août 12. do 12. do 12. do 12.	1	Conformément aux conditions de l'an nonce.	60 00 96 00 97 00 109 00	No. 1 acceptée.
Kingston (K ^b) et Village Richibouctou.	Service une fois par semaine, du 1er septembre 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 26.	Août 15.	Peter McAte, Urban Béan, Fincite Richard.	Richibouctou, Kingston, Richibouctou.	Août 15. do 8. do 12. do 15.	Août 15. do 15. do 15.	1 2 3	do	32 00 40 00 45 00	No. 1 acceptée.
Blissville et Settlement.	Service une fois par semaine, du 1er septembre 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Juil. 23.	Août 15.	Geo. Hoyte.	Blissville.	Août 13.	Août 15.	1	do	40 00	Soumission considérée trop élevée; arrangement fait avec M. Hoyte, \$336 par année.
Elgin et Petitcodiac.	Service une fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 24.	Sept. 16.	W. P. Robinson, Lewis Gildart, S. Horsman, George Killam, Sol. Hovman, J. D. Steves, George Kinney.	Elgin, do do do do do do do do.	Sept. 13. do 13. do 13. do 13. do 13. do 13. do 13.	Sept. 16. do 16. do 16. do 16. do 16. do 16. do 16.	1 2 3 4 5 6 7	do	51 50 52 00 55 00 75 00 99 00 104 00	No. 1 acceptée.
Assurance et Elgin.	Service une fois par semaine, du 1er octobre 1872. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Août 24.	Sept. 16.	Lewis Gildart, S. Horsman, Peter Gildart, J. D. Steves, George Killam, George Kinney, G. H. Jonah.	Elgin, do do do do do do do do.	Sept. 13. do 13. do 13. do 13. do 13. do 13. do 13.	Sept. 16. do 16. do 16. do 16. do 16. do 16. do 16.	1 2 3 4 5 6 7	do	104 00 155 75 162 50 188 00 200 00 208 00 300 00	No. 1 acceptée.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des missions.	État pour la réception des missions.	Nom du soumissionnaire.	Résidence du soumissionnaire.	Date de la soumission.	Date de la réception des missions par le M. G. des Postes.	No. de soumission.	Conditions proposées dans la soumission.	Montants demandés dans la soumission.	Remarques.
Narrows et Washademoak	Service six fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 18.	Déc. 2.	Moses H. Dyke, man.	Johnston.	Nov. 27.	Déc. 21.	1	do	115 00	No. 1 acceptée.
Narrows et Wickham.	Service une fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Oct. 18.	Déc. 2.	W. H. White, W. E. Wilson, A. D. McLean, Amos E. Relyea, Vincent Wilson, Wm. Brauder, B. Akerey, Wm. Kincaid.	Cambridge, do Narrows, Johnston, Cambridge, Wickham, Johnston.	Nov. 18. do 22. do 20. do 20. do 21.	Déc. 21. do 22. do 22. do 22. do 21.	1 2 3 4 5	do	156 00 199 00 200 00 200 00	No. 1 acceptée.
Memramcook, Dorchester et Rockland.	Services six fois par semaine, du 1er janvier 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Déc. 11.	Janv. 20.	John Sutherland.	Rockland.	Déc. 23.	Janv. 20.	1	do	200 00	No. 1 acceptée.
Sheffield et Gaspereaux en haut.	Service deux fois par semaine, du 1er mars 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1873. Janv. 3.	Fév. 3.	Peter Bourgois, Thos. P. Upton, W. C. Burpee, S. Ferguson, A. Thompson, A. Ferguson, J. McGowan, J. E. Simmons.	Memramcook, Sheffield, do do do do do do do do.	Janv. 18. do 20. do 30. do 28. do 31. do 1. do 31.	do 20.	2	do	60 00	Irrégulière.
Cody's et Springfield.	Service une fois par semaine, du 1er mars 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Janv. 21.	Fév. 17.	Wm. J. Northup, Jas. Kellier, Jas. H. Pottle, Wm. Kellier, Patrick Rogers, Jas. Huggard, J. W. Worden, Geo. McNair.	Springfield, do do do do do do do do.	Fév. 5. do 4. do 11. do 17. do 17. do 17. do 17.	Fév. 17. do 17. do 17. do 17. do 17. do 17. do 17.	1 2 3 4 5 6 7 8	do	75 00 78 00 78 00 79 80 89 00 100 00 104 00 105 00	No. 1 acceptée.
Collins Corner et Springfield.	Service une fois par semaine, du 1er avril 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 18.	Mars 10.	Jas. Kellier, J. H. Frolie, G. G. Scovill, T. A. Worden, W. G. Scovill, E. Northup, O. N. Mott, G. W. Shanklin, J. W. Huggard.	Springfield, do do do do do do do do.	Mars 8. do 4. do 1. do 8. do 10. do 10. do 10.	Mars 10. do 10. do 10. do 10. do 10. do 10. do 10.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	do	35 00 39 00 45 00 45 00 52 00 60 00 68 00 70 50 79 50 80 00	No. 1 acceptée.

Registre des soumissions, Nouveau-Brunswick—Suivie.

Service.	Conditions stipulées par le département en annonçant le service :—Durée désignée du contrat.	Date de la demande des soumissions.	Débat 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 demandé dans la soumission.	Remarques.
Kouehibon-gusc et Pointe Sapin.	Service une fois par semaine, du 15 avril 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	1873. Fév. 21	1873. Mars 10	W. S. McKnight John Tweedie S. A. Donnell O. Sullivan Geo. Raymond Thos. Grogan	Carleton Kouchibouguac do do do	1873. Mars 6 do 5 do 6 do 5 do 5 Fév. 28	1873. Mars 10 do 10 do 10 do 10 do 10 do 10	1 2 3 4 5 6	1. Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 109 00 130 00 135 00 150 00 200 00 220 00	No. 1 acceptée.
Chemin McLaughlan et St. Paul.	Service une fois par semaine, du 1er mai 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Fév. 25	Mars 17	William Ross A. J. Hicks J. Bristol Jos. Arsenau Jos. Bernard	Dundas Chemin McLaughlan Saint Paul do do	Mars 8 do 10 do 12 do 10 do 10	Mars 17 do 17 do 17 do 17 do 17	1 2 3 4 5	do	50 00 50 00 80 00 40 00 55 00	Plus basses soum. No. 4 acceptée. Partir du moulin de Coast.
Collicut-Corner et Elgin.	Service une fois par semaine, du 1er mai 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 31	Avril 12	G. M. Killam Jos. Robinson D. M. Steeves P. Gilford G. A. Trices	Elgin do do do do	Avril 19 do 18 do 16 do 11 do 18	Avril 12 do 12 do 12 do 12 do 12	1 2 3 4 5	do	98 00 100 00 103 00 120 00 150 00	No. 1 acceptée.
Blackville et Rivière Cain.	Service une fois par semaine, du 1er mai 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mars 21	Avril 14	Maxtin Vickers Henry Hall	Blackville do	Mars 31 do 31	Avril 14 do 14	1 2	do	75 00 200 00	No. 1 acceptée.

Grand Shemo-ville et Sackville en haut.	Service une fois par semaine, du 1er juin 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 12	Mai 17	Charles Ward J. K. King Chas. Thompson B. Boyce J. Boyce R. Amos, jun. F. W. Bowes	Sackville do Sackville en haut Sackville Grand Shemogne Sackville en haut Sackville	Mai 9 do 8 do 7 do 6 do 6 do 9 do 9	Mai 12 do 12 do 12 do 12 do 12 do 12 do 12	1 2 3 4 5 6 7	do	112 00 139 00 145 00 149 00 150 00 155 00 186 00	No. 1 acceptée.
Aldouane Moulins de McLeod.	Service une fois par semaine, du 16 juin 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Mai 13	Jun 2	Démoss Richard H. Lenden J. J. Daigle B. Richard	Saint-Louis do do do	Mai 31 do 31 do 30 do 27	Jun 2 do 2 do 2 do 2	1 2 3 4	do	38 00 40 00 45 00 55 00	No. 1 acceptée.
Moulins de la baie du Vin et haut de la baie du Vin.	Service une fois par semaine, du 1er juillet 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, quatre ans, avec la réserve ordinaire en faveur du maître-général des postes.	Mai 14	Jun 9	W. Dickens	Haut de la baie du Vin	Jun 9	Jun 9	1	do	40 00	Acceptée.
Campbellton et Dalhousie.	Service six fois par semaine, du 1er août 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jun 2	Jun 30	A. K. Thomson Simon M. Gregor Arch. McKenzie Thos. Malcolm Fidele Rabin	Dalhousie do Campbellton do do	Jun 14 do 18 do 18 do 23	Jun 30 do 30 do 30 do 30 do 23	1 2 3 4 5	do	425 00 624 00 800 00 850 00 600 00	No. 1 retirée. No. 2 acceptée. Reçue trop tard.
Bath et Wicklow.	Service six fois par semaine, du 1er août 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	Jun 14	Jul 14	F. H. Estey	Wicklow	Jul 11	Jul 14	1	do	80 00	Cette soumission ayant été trouvée trop élevée, un arrangement a été conclu avec l'ancien entrepreneur pour continuer le service.

Registre des Soumissions, Nouveau-Brunswick.—*Fin.*

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 par le M. des Postes.	No. des soumissions.	Conditions proposées dans la soumission.	Montant annuel demandé dans la soumission.	Remarques.
Rusagornis et stat. Waasis.	Service trois fois par semaine, du 1er août 1873. Transport en voiture convenable. Durée désignée du contrat, telle que ci-dessus.	1873. Juin 17	1873. Juil. 14	Amos Grass A. McFarlane Abner Smith Arch. Conley W. Hayward Samuel Jones Geo. F. Grass Laugh. McLean	Lincoln do Rusagornis do Lincoln do Lincoln Oromocto	1873. Juil. 10 do 5 do 7 do 7 do 5 do 11 do 10 do 12	1873. Juil. 14 do 14 do 14 do 14 do 14 do 14 do 14 do 14	1 2 3 4 5 6 7 8	Conformément aux conditions de l'annonce.	\$ cts. 75 00 79 00 80 00 84 00 88 00 100 00 100 00 148 00	Ces soumissions ayant été trouvées trop élevées, un arrangement a été conclu avec M. J. Phillips à \$50 par année.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

JOHN McMILLAN,
Inspecteur des bureaux de poste.

RAPPORT No. 15.

ETAT des lettres de rebut reçues au bureau des lettres de rebut, Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1873, indiquant si elles contenaient ou non des valeurs ou d'autres objets.

TABLEAU No. 1.—Indiquant le nombre de lettres de toutes espèces qui ont été reçues et ce qui en a été fait.

D'où reçues.	No. de lettres.	Ce qui en a été fait.	No. de lettres.
D'Angleterre (expédiées du Canada.)	5,682	Renvoyées en Angleterre.....	15,880
Des Etats-Unis. do	66,562	do aux Etats-Unis.....	38,696
Des Bermudes do	.....	do aux Bermudes.....	76
De Terre-neuve do	98	do à Terre-neuve.....	281
D'Australie et la Nouvelle-Zélande (expédiées du Canada.)	21	do en Australie et à la Nouvelle-Zélande.....	62
De l'Île du Prince Edouard (expédiées du Canada).....	515	do à l'Île du Prince Edouard.	406
Des Indes Occid. (expédiées du Canada.)	269	do aux Indes Occidentales...	134
Des bureaux de postes en Canada (expédiées du Canada ou d'autres pays).....	*353,739	Dont il a été disposé aux bureaux des lettres de rebut, Canada.	371,351
Nombre total des lett. qui ont passé par le bur. des lett. de rebut, Canada..	† ‡ 426,886	Total	426,886

* Sur ce nombre étaient affranchies..... 243,780
do n'étaient pas affranchies..... 109,959

Total 353,739

do ont été envoyées au bur. des lett. de reb., pour être adressées. 9,492

† Sur ce nombre étaient enregistrées..... 3,089

‡ Sur ce nombre il a été tenu dans le registre du bureau des lettres de rebut, un état spécial des lettres suivantes, enregistrées ou contenant des valeurs. .. 4,482

RAPPORT No. 15.—*Suite.*

TABLEAU 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 1872, étant entre les mains des m. de poste pour être déliv. ou restant non réclam. au h. des lett. de reb.	No. de ces lettres délivrés pendant l'année expirée le 30 juin 1873.	No. de ces lettres non délivrés le 30 juin 1873, et main-tenant au bureau des lettres de rebüt.	No. de lettres reçues pendant l'année expirée le 30 juin 1873.	NATURE DU CONTENU.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'année expirée le 30 juin 1873. \$ cts.	Lettres délivrées sur le nombre des lettres reçues pendant l'année expirée le 30 juin 1873.	No. de lettres non délivrées le 30 juin 1872, étant entre les mains des lettres de poste pour être délivrés, ou restant non réclamés au bureau des lettres de rebüt.
372	6	366	1,212	Total.	10,107-40	1,099	479
10	10	10	109	+ Argent.....	53,602 60	107	12
11	176	11	187	Lettres de change.....	23,619 42	170	17
9	117	9	126	Cheques.....	42,086 41	114	12
28	4	26	4	Traites.....	231,833 36	224	4
10	10	10	240	Lettres de crédit.....	6,208 90	8	13
10	15	10	21	Mandats d'argent (sur la poste).	992 53	15	42
25	323	21	15	Ordres.....	623 76	317	33
42	124	41	350	Certificats de passes.	85,477 50	121	44
	127		165	Billets promissoires.	10,559 97	127	
	97		127	Reçus envoyés au bureau des let. de rebüt, Londres, Angleterre, Washington, E. U.		97	
	3		1	do do do do		1	
	3		3	do do do do		3	
	154		188	Actes notariés		132	56
	2		4	Congrés.		2	2
	2		3	Broches d'or.		1	2
	3		4	Pendant d'orilles d'or.		1	2
	20		24	Anneaux d'or.		1	15
			1	Médallions d'or.			
			1	Plumes d'or.			
			2	Epingles d'or.			

No. de lettres non réclamées au bureau des lettres de rebüt.	No. de lettres reçues pendant l'année expirée le 30 juin 1873.	No. de ces lettres non délivrés le 30 juin 1873, et main-tenant au bureau des lettres de rebüt.	No. de lettres reçues pendant l'année expirée le 30 juin 1873.	NATURE DU CONTENU.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'année expirée le 30 juin 1873. \$ cts.	Lettres délivrées sur le nombre des lettres reçues pendant l'année expirée le 30 juin 1873.	No. de lettres non délivrées le 30 juin 1872, étant entre les mains des lettres de poste pour être délivrés, ou restant non réclamés au bureau des lettres de rebüt.
1	2	1	2	Montres d'or.		2	1
2	3	2	3	Bracelet et montre d'argent.		3	2
1	1	1	1	Escrite en argent.		1	1
1	1	1	1	Cuillères d'argent.		1	1
4	3	1	4	Monres do		3	3
3	14	4	18	Certificats—baptêmes		2	2
3	1	1	1	do		1	1
3	1	1	1	do		1	1
3	3	3	6	do		3	3
1	4	4	4	do		4	4
6	3	3	3	do		3	3
1	1	1	1	do		1	1
6	18	6	24	do		11	13
572	13	559	2,805	Total.	477,411 91	2,603	*761

*Entre les mains du maître de poste, prêts à être délivrés. Part. non réclamée dans le bureau des lettres de rebüt.

423 Nombre et cont. de lettres non réclam., contenant de l'argent, part. dans le bur. des let. de reb., pour l'année expirée le 30 juin, 1873. 74. Contenus. \$278 87.

W. H. GRIFFIN
Député Maître-Général des Postes.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

RAPPORT No. 16.

BANQUES D'ÉPARGNE DES BUREAUX DE POSTE, CANADA.

ÉTAT de tous les dépôts reçus et payés sous l'autorité de l'Acte 31 Vic. chap. 10, du premier juillet 1872 au 30 juin 1873, et du montant total dû à tous les déposants à la dernière date.

	\$	cts.
1. Balance due aux déposants, le 30 juin 1871, telle que rap- portée.....	3,096,500 01	
2. Dépôts dans les banques d'épargne des B. de P., durant l'année.....	2,306,918 00	
3. Intérêt alloué aux déposants durant l'année, d'après l'Acte des Postes, 1867, sections 68, 69, et 70.....	126,932 88	
	5,530,350 89	
4. Remboursements (en espèces) durant l'année.....		1,925,999 32
5. Montant transporté du compte des déposants, non payé en espèces, mais inscrit à leurs noms, en obligations à 5 pour cent, du Canada pendant l'année.....		397,300 00
Balance due aux déposants le 30 juin 1873:—		
Portant intérêt à 4 pour cent.....	\$2,473,652 07	
Portant intérêt à 5 pour cent.....	702,400 00	
Billets entre les mains des déposants et non présentés pour paiement.....	30,999 50	
	3,207,051 57	
	5,530,350 89	
DÉPOT DE LA BALANCE.		
Entre les mains du Receveur-Général le 30 juin 1872.....	\$3,096,500 01	
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.....	*380,918 68	
A ajouter—intérêt alloué tel que ci-dessus.....	126,932 88	
	\$3,604,351 57	
A déduire—Montant sur lequel le Receveur-Général a été requis de retrancher du compte de la caisse d'épargne des bureaux de poste durant l'année, pour l'inscrire en faveur de cer- tains déposants, en obligations à 5 pour cent du Canada.....	397,300 00	
Balance en mains du R.-G. au 30 juin 1873, telle que ci-dessus.....	*\$3,207,051 57	

*NOTE 1.—De ce montant, la somme de \$45,531.31, étant les dépôts nets de juin 1873, le dernier mois de l'année fiscale, a été actuellement payée au Receveur-Général seulement le 15 juillet 1873.

ÉTAT des dépenses encourues du 1er juillet 1872, au 30 juin 1873.

Traitements au bureau central.....	\$	cts.
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 1873.....	8,745 51	
Compensation aux maîtres des postes (exclusif des bureaux de villes).....	448 00	
Impressions et reliure.....	3,797 52	
Papeterie.....	2,547 47	
Annances.....	1,323 78	
Divers.....	183 00	
	35 00	
A déduire, pour la dépense approximative (y compris les commissions déjà payées aux maîtres de poste) de la réception et transfert au Re- ceveur-Général de la somme de \$397,300.00 à convertir en obligations à 5% du Canada.....	\$17,080 28	
Reste, pour frais d'administration des caisses d'épargne des bureaux de poste, durant l'année, la somme de.....	1,986 50	
	\$15,093 78	

C. STEWART,
Surintendant, branche de la Banque d'Épargne.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.