

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

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

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

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

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

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

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



A V I S .

Vu qu'un Index qui ne sera prêt que lorsque tous les Volumes seront imprimés doit former partie du 1er Volume, ce Volume sera en conséquence le dernier envoyé. Le Second Volume a été envoyé, et les 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, etc., seront expédiés à mesure qu'ils seront imprimés. Le Journal a aussi été envoyé. Aussitôt que vous aurez reçu le tout, veuillez en accuser réception.—

Adressez au

GREFFIER DE

L'Assemblée Législative,

TORONTO, CANADA.

APPENDICE N^o. 2,

DU

QUINZIÈME VOLUME.

APPENDICE
DU
QUINZIÈME VOLUME
DES
JOURNAUX
DE
L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE
DE LA
PROVINCE DU CANADA.

Depuis le 26 Fevrier jusqu'au 10 Juin 1857, inclusivement,

DANS LA

VINGTIÈME ANNÉE DU RÈGNE DE NOTRE SOUVERAINE DAME LA

REINE VICTORIA.

Etant la 3me Session du 5me Parlement Provincial du Canada.

SESSION 1857.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

Vol. 15.

20 Victoria.

Appendice (No. 4.)

1857.

COMPTES PUBLICS

DE LA

PROVINCE DU CANADA,

POUR L'ANNÉE

1856.

MIS DEVANT L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE, MARS 1857.



TORONTO :
IMPRIMERIE DE LOUIS PERRAULT,
RUE SIMCOE.

1857.

INDEX.

	Page.		Page.
Accise	17	Circuit, juges de, B.-C.	52
do déductions sur l'	203	do cour de, dépenses, B.-C.	62
Administration de la justice, B.-B.	51	do allocations de, B.-C.	54
do do items divers.	64	do do, H.-C.	75
do do H.-C.	72	Comparatif, état	289
do do items divers.	77	et Confiscations et amendes.	25
Affaires, état des.	2	Conseil législatif, dépenses du.	78
Agriculture, H.-C.	85	do exécutif, bureau du	39
do B.-C.	87	do do do dépenses du ..	45
do bureau d'	41	Consolidé, fonds	10
do do dépenses du.	50	Consolidés, dividendes sur les.	31
Allocations de circuit, B.-C.	54	Constables, grands, B.-C.	59
do do H.-C.	75	Coroners, B.-C.	57
Amendes et confiscations	25	Cour, (voir les différentes cours.)	
do de milice, etc.	281	Couronne départ. des terres de la, dépenses	49
Ameublement, édifices publics, etc.	116	do saisies de la.	25
Amortissement, fonds d', 1856.	121	do do déductions sur les.	193
do état du fonds d'	249	Criminelle, justice, B.-C.	51
do fonds cons. d'emp. mun. H.-C.	226	do do, H.-C.	68
Annuités des sauvages.	120	do do, H.-C.	72
Appropriations, travaux publics, etc.	248	Criminelles, poursuites, B.-C.	53
Arbitrages	214	do do, H.-C.	75
Arrérages	259	Débitures, primes sur les.	39
Asile des aliénés, Toronto.	90	do compte spécial des	250
do do, Québec.	90	do rachat des.	246
do fonds de construction de l', Toronto	286	do à percevoir.	279
Assemblée Législative, dépenses de l'. ...	79	do emprunts par, balance	248
Assurances, loyers, etc.	112	Débitures municipales, émission de, H.-C.	225
Auberge, licences d'	282	do do do B.-C.	235
Audition, Branche, bureau insp. général.	39	do do intérêt sur les, H.-C.	231
Aylmer, palais de justice d'	264	Déductions sur les douanes.	131
Baie de Burlington, canal de la.	213	do sur les travaux publics.	170
Banc de la reine, cour du, H.-C.	69	do sur le revenu territorial.	177
do do do B.-C.	51	do sur les saisies de la couronne.	193
do do juges du, B.-C.	51	do sur le revenu casuel.	203
do do do H.-C.	69	do sur l'accise.	203
Banques, impôts des.	22	Département, (voir travaux publics, etc.,	
do libres, état des.	237	Dépenses des départements en général ..	50
do privés, do	237	do des élections.	81
Bilan	2	do indispensables du gouv. civil. } et 304	
Bureaux, (voir diverses administrations.)		(Et voir gouvernement civil, législature, et les divers départements publics, etc.)	
Canal, (voir noms des divers canaux.)		Dépôts publics, intérêt sur les.	29
Champlain, canal du St. Laurent et du lac	207	Deute publique, intérêt sur la	33
Chancellerie, cour de, H.-C.	68	do, recapitulation de la	278
Charité, hôpitaux et institutions de.	89	Dividendes, sur consolidés à 3 pour cent.	31
et	203	Douanes	12
Chats, lac des	208	do Branche, bureau inspecteur gén.	39
Chaudière, lac	208	do érection des maisons de	109
Chemins et ponts, B.-C.	213	do déductions sur les.	131
		Droits de tonnage, Québec	218
		do do Montréal.	219

	Page.		Page.
Écoles, fonds des terres des, 2 Vic., ch. 19.	220	Impressions diverses.....	109
do do do 12 Vic., ch. 200.	238	Indemnité des membres.....	80
Écoles communes, fonds des.....	254	Index des lois, compilation de P., H.-C....	81
Édifices et travaux publics.....	109	Inspecteur général, bureau de l'.....	38
Édifices publics, loyer et assurance.....	112	do do do dépenses du.....	46
do, déménagement, meubles, etc.....	116	Insp. et mesur. de bois, fonds des, Québec	293
Éducation, H.-C.....	82	do do do Sorel.....	297
do, B.-C.....	83	Instituts des artisans.....	102
do, état de P., Haut et Bas-C.....	130	et Institutions publiques.....	102
Élections, dépenses d'.....	254	Intérêt sur la dette publique.....	33
Émigration.....	81	do sur les dépôts publics.....	29
Émission, (voir <i>débetures municipales</i> .)	99	do sur le fonds municipal, H.-C.....	231
Emprunt munic., fonds consolidé d', H.-C.	222	do do do B.-C.....	236
do do do B.-C.....	235	do des débetures municipales H.-C....	225
do do do intérêt H.-C.....	231	do do do B.-C.....	235
do do do do B.-C.....	236	do do do B.-C.....	298
do do fonds d'amortiss. d', H.-C.....	226	Items imprévus.....	et
Enrégistrement, départ. de P., et des statist.	41	do en général.....	129
Entretien des maisons de douane.....	109	Jésuites, fonds des biens des.....	217
do des bureaux de poste.....	110	Juges du banc de la reine, B.-C.....	51
do de l'hôpital de marine, Québec.....	111	do do do H.-C.....	69
État des affaires de la province.....	2	do de la cour supérieure, B.-C.....	52
do comparatif.....	289	do de circuit, B.-C.....	52
États, (voir <i>banques et autres sujets</i> .)		do de la cour de chancellerie, H.-C....	68
Exploration géologique.....	91	do do des plaids communs, H.-C....	69
do de la frontière.....	130	Justice, administration de la, B.-C.....	51
Explorations, Haut et Bas-Canada.....	215	do do H.-C.....	68
Fonds consolidé.....	10	do do criminelle, B.-C.....	51
Et voir : <i>amortissement, asile des aliénés,</i>		do do H.-C.....	68
<i>biens des jésuites, écoles, écoles com-</i>		do items divers, B.-C.....	64
<i>munes, honoraires, inspecteurs et</i>		do do H.-C.....	77
<i>mesureurs de bois, municipalités, etc.</i>		do Palais de, Montréal.....	260
Force enrôlée et milice.....	91	do do Kamouraska.....	263
Frontière, exploration de la.....	130	do do Aylmer.....	264
Gardiens des palais de justice et des prisons	60	(Voir aussi <i>gardiens et honoraires, etc.</i>)	
Gouvernement civil.....	35	Kamouraska, palais de justice de.....	263
do do dépenses du.....	42	Lacs Chaudière et des Chats.....	208
do do items divers B.-C.....	64	Législatifs, octrois, travaux publics.....	205
do do do H.-C.....	77	Législature, dépenses de la.....	78
Gouverneur général, bureau du secrét. du	35	Licences de mariage, B.-C.....	29
do do do dépenses du.....	42	do do H.-C.....	221
Grands constables.....	59	do d'auberge B.-C.....	282
Havres et phares, H.-C.....	209	Liste civile, pensions, A et B.....	99
do do B.-C.....	211	Lois, impression des.....	80
Honoraires de justice, (voir <i>justice</i> .)		do révision des.....	81
Hon. fonds d', H.-C., 12 Vic., chs. 63 et 64	32	do index des, compilation.....	81
do B.-C., 13 et 14 Vic., ch. 37.	240	Loyers, assurances, édifices publics, etc....	112
do H.-C., 8 Vic., ch. 13, etc....	244	Mariage, licences de, B.-C.....	29
do H.-C., 9 Vic., ch. 33.....	284	do do H.-C.....	221
Hôpital de marine, Québec.....	218	Médécins des prisons, B.-C.....	61
do do érection de.....	111	et Membres, indemnité des.....	80
Hôpitaux.....	203	Mesureurs de bois, (voir <i>inspecteurs de bois</i> .)	
Impôts des banques.....	22	Milice et force enrôlée.....	91
Impression des lois.....	80	do pensions de, et autres, H. et B.-C.	101
		do amendes de.....	281

	Page.		Page.
Montréal, palais de justice de	260	Revenu casuel, déductions sur le	203
Municipal, (voir fonds, emprunts, etc.)		do et dép. du bur. du maît. gén. des post.	291
Municipalités, fonds des, distribution du ..	266	Richelieu, rivière	209
Observatoires de Québec et de Toronto ..	106	Rideau, canal	238
Octrois législatifs, travaux publics	205	Saisies, (voir couronne.)	
Océanique, service, à la vapeur	107	Sauvages, annuités des	120
Ottawa, travaux de l'	207	Scougog, écluse et pont de	215
do canal	238	Secrétaire provincial, bureau du	36
Palais de crystal, sydenham	130	do do do dépenses du ..	43
do de justice, (voir Montréal, Kamou- raska, Aylmer, gard. et réparations.)		do du gouvern. gén., bureau du ..	35
Pêcheries, protection des	112	do do do dépenses du ..	42
Pénitencier, Kingston	78	Seigneuriale, tenure	121
Pensons, liste civile, A et B	99	do do commission de la ..	251
do de milice	101	Service des côtes et phares	95
Phares, entretien des	95	do océanique et intérieur à la vapeur	107
do et service des côtes	98	Shérifs, dépenses des, B.-C.	56
do et havres, H.-C	209	Solliciteur généraux, Ouest	41
do do B.-C.	211	do do Est	42
Plaids communs, H.-C.	69	Statistiques, bureau des	41
	72	do do dépenses du	50
	107	St. Laurent, canal du Champlain et du ..	207
Police	213	do do dépenses des canaux du ..	205
do riveraine, Québec	213	St. Maurice, travaux du	213
Ponts et chemins, B.-C.	213	St. Anne, rapides de	209
Poste, érection des bureaux de	110	Supérieure, cour, B.-C. (Voir juges) ..	52
do déficit du bureau de	130	Tenure seigneuriale	121
Postes, département du maître général des	41	do do commission de la	251
do do do rev. et dép. du ..	291	Terres, départ. des, de la couron., dépenses	49
Poursuites criminelles, B.-C.	53	Territorial, revenu	20
do do, H.-C.	75	do do déductions	177
Prêts sur débetures	248	Tonnage, droits de, Québec	218
Primes sur do	29	do do Montréal	219
Prisons, (voir gardiens, médecins et répar.)	62	Touage	107
Procureurs généraux, H.-C.	41	Translation, édifices publics, meubles, etc.	116
do do B.-C.	41	do do du siège du gouvern., dépens.	122
Protonotaires, B.-C.	42	Travaux de l'Ottawa	207
Rachat des débetures	246	do du St. Maurice	213
Rapides de St. Anne	209	do et édifices publics	109
Récapitulation de la dette publique	278	Travaux publics, département des	40
Receveur général, Bureau du	37	do do do dépenses du ..	47
do do do dépenses du ..	47	do Revenu des	23
Recorder, cour de, H.-C.	74	do déductions sur le	170
Régistrare provincial, bureau du	37	do réparations des	171
do do do dépenses du ..	44	do ventes des	280
Remorqueurs	107	do dépense	205
Réparations, prisons, etc	111	(Voir octrois législatifs.)	
Revision des bois	81	Trinité, maison de la, Québec	218
Revenu des travaux publics	23	do do do Montréal	219
do do déductions sur le ..	170	Vacantes, établissement des terres	120
do territorial	20	Vapeur, service océanique et intérieur à la	107
do do déductions sur le	177	Vice-amirauté, cour de	53
do casuel	28	Welland, canal	205

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto février 1857.

C É D U L E

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

	Page.
No. 1.—ÉTAT des AFFAIRES de la PROVINCE du CANADA, jusqu'au 31 décembre 1856.....	2
2.—ÉTAT du FONDS CONSOLIDÉ pour 1856, y compris divers items transportés à ce compte, suivant énumération, depuis le 31 janvier jusqu'au 31 décembre 1856.....	8
3.—État du revenu brut de la province du Canada, pour l'année 1856; aussi, sommaire des dépenses, y compris les frais de perception, durant le même espace de temps; et état du revenu consolidé, le 31 décembre 1856.....	10

R E C E T T E S.

4.—État du revenu des droits de douane de la province du Canada, durant l'année expirée le 31 décembre 1856, reçue entre le 1er février et le 31 décembre 1856.....	12
5.—Tableau du revenu provenant de droits sur les licences de boutiques détaillant des liqueurs spiritueuses, sur les alambics, les tables de billards, les regrattiers et col-porteurs, bateaux à vapeur, traverses, encanteurs et sur ventes par encan, durant l'année expirée le 31 décembre 1856, reçus entre le 1er février et le 31 décembre 1856, applicable au revenu consolidé.....	17
6.—Tableau des recettes totales provenant du revenu territorial de la province du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.....	20
7.—Tableau des droits sur les billets de banque payés au receveur général, conformément à l'acte provincial du Canada, 4 et 5 Vic. chap. 29, durant l'année expirée le 31 décembre 1856.....	22

	Page.
No 8.—Tableau du revenu provenant des travaux publics, et recettes à compte de l'intérêt sur les deniers prêtés aux travaux publics, dans la province du Canada, entre le 1er février et le 31 décembre 1856.....	23
9.—Tableau des amendes et confiscations, les saisies comprises, perçues dans la province du Canada, entre le 6 janvier et le 31 décembre 1856.....	25
10.—État du revenu casuel payé au receveur général de la province du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1856, consistant en honoraires sur les lettres patentes pour terres et les instruments portant le grand sceau et le sceau privé, copies et certificats de lettres patentes pour terres, y compris l'intérêt sur les dépôts publics et autres recettes incidentes.....	28
11.—État du revenu provenant des honoraires reçus des greffiers et députés greffiers de la couronne et des plaids, des cours du banc de la Reine et des plaids communs; aussi, le maître, les régistrateurs et députés régistrateurs de la cour de chancellerie, en vertu des actes ci-dessous mentionnés, entre le 1er février et le 31 janvier 1856, et formant partie du fonds consolidé du revenu.....	35

DÉPENSES.

No. 12.—Tableau général des dépenses faites par le receveur général à même le fonds consolidé du revenu pour le compte de la province du Canada, entre le 1er février et le 31 décembre 1856, suivant l'acte de la liste civile, cédule A et B, et divers autres actes de la législature, y compris les paiements faits suivant le budget de 1856, tel que voté par l'acte 19 et 20 Victoria, chap. 86. Aussi, les déductions sur le revenu pour frais d'administration, perception, etc., etc.....	38
---	----

ÉTATS DIVERS.

No. 13.—État des paiements faits par le receveur général de la province du Canada, entre le 1er février et le 31 décembre 1856, à compte des travaux publics ci-après mentionnés, ainsi qu'il y est pourvu dans les estimés des années 1851, 1852, 1853, 1854, 1855 et 1856, en vertu des actes 14 et 15 Vic., chap. 46; 16 Vic., chap. 155 et 156; 18 Vic., chap. 4 et 90; et 19 et 20 Vic., chap. 86.....	205
14.—Tableau du revenu provenant des biens du ci-devant ordre des jésuites, durant l'année 1856, et transféré au fonds de l'éducation supérieure du Bas-Canada, en vertu de l'acte 19 Vic., chap. 94.....	217
15.—État des droits de tonnage prélevés durant la saison de la navigation de l'année 1856, à Québec et Montréal, en vertu de l'acte 6 Guill. IV, chap. 35, continués par l'acte 18 Vic., chap. 85, et des sommes payées sur les dits droits pour pourvoir au traitement médical des matelots malades.....	218
16.—État des deniers provenant de la vente des terres des écoles dans le Haut-Canada, durant l'année 1856, en vertu de l'acte 2 Vic. chap. 19, amendé par 16 Vic., ch. 86.....	220

	Page.
No. 12.—État du montant des honoraires reçus sur les licences de mariage, durant l'année 1856, dans le Canada Ouest.....	221
18.—État des deniers provenant du droit imposé par l'acte 16 Vict., chap. 86, sur les passagers ou émigrés arrivant aux ports de Québec et de Montréal, et des sommes payées à même iceux pour pourvoir au traitement médical des personnes indigentes de cette description et pour les mettre en état de se rendre au lieu de leur destination, durant la saison de la navigation de l'année 1856; y compris aussi les dépenses de la quarantaine à la Grosse-Île et à Québec.....	222
19.—État des droits de tonnage collectés au port de Québec, durant l'année 1856, en vertu de l'acte 14 et 15 Vict., chap. 25, et appropriés pour couvrir les dépenses de la police riveraine de Québec.....	224
20.—Cédule des débetures municipales consolidées émises en vertu de l'autorité de l'acte 16 Vict., chap. 22, avant le 31 décembre 1856, lesquelles portent intérêt à six pour cent par année, pour le compte des diverses municipalités ci-dessous énumérées.....	225
21.—État du fonds consolidé d'amortissement d'emprunt municipal, constitué en vertu de l'autorité de l'acte 11 Vict., chap. 22, indiquant le montant reçu des diverses municipalités, comme aussi les dépenses payables à même le dit fonds, à venir au 31 décembre 1856.....	226
22.—État indiquant les recettes et paiements à compte de l'intérêt sur les débetures du fonds consolidé d'emprunt municipal, Haut-Canada, émises en vertu de l'autorité de l'acte 16 Vict., chap. 22, jusqu'au 31 décembre 1856.....	231
23.—Cédule des débetures municipales consolidées, Bas-Canada, payées en vertu de l'autorité des actes 16 Vict., chap. 22, et 18 Vict., chap. 13, avant le 31 décembre 1856, icelle portant intérêt à six pour cent par année, à compte des différentes municipalités ci-dessous énumérées.....	235
24.—État indiquant les recettes et paiements à compte de l'intérêt sur les débetures du fonds consolidé d'emprunt municipal, Bas-Canada, émises en vertu de l'autorité des actes 16 Vict., chap. 22, et 18 Vict., chap. 13, à venir au 31 décembre 1856.....	236
25.—État des banques faisant affaires en vertu de l'acte 13 et 14 Vict., chap. 21, depuis le 1er janvier 1856 jusqu'au 31 décembre 1856.....	237
26.—Canaux Rideau et Ottawa en compte avec le gouvernement provincial du Canada, le 31 décembre 1856.....	238
27.—La maison de la Trinité, Québec, en compte avec le gouvernement du Canada, pour l'année 1856.....	239
28.—État du montant des honoraires, etc., reçus par certains officiers de l'administration de la justice dans le Bas-Canada, y compris le paiement de leurs salaires et déboursés pour l'année expirée le 31 décembre 1856, en vertu de l'acte 13 et 15 Vict., ch. 37, amendé par l'acte 16 Vict., chap. 196.....	240
29.—État indiquant le montant du fonds de surplus d'honoraires reçus des trésoriers des divers comtés du Haut-Canada, en vertu des actes 8 Vict., chap. 13, et 13 et 14 Vict., chap. 53, durant l'année 1856; et aussi le déficit du dit fonds payable à même le revenu consolidé, tel que prescrit par les dits actes.....	244
30.—État des débetures rachetées sous l'autorité de l'acte 12 Vic., chap. 5, jusqu'au 31 décembre 1856.....	246
31.—État indiquant la balance des octrois législatifs en faveur des travaux publics, etc., dont est autorisé le prélèvement par emprunt, les débetures payées et rachetées, en 1856, et la balance négociable en vertu des dispositions de l'acte 12 Vict., chap. 5, jusqu'au 31 décembre 1856.....	248

	Page.
No. 32.—État indiquant le montant au crédit du fonds d'amortissement de la province du Canada, à venir au 31 décembre 1856, lequel est placé en des annuités au taux réduit de 3 pour cent	240
33.—État des débetures émises pour divers comptes spéciaux, et pour lesquelles le gouvernement est en partie responsable, à venir au 31 janvier 1856	250
34.—Commission de la tenure seigneuriale en compte avec le gouvernement provincial, pour l'année finissant le 31 décembre 1856	251
35.—Maison de la Trinité, Montréal, en compte avec le gouvernement provincial du Canada, pour l'année 1856.	253
36.—État des fonds d'éducation, Canada Est et Ouest	254
37.—État des paiements faits par le receveur général de la province du Canada, en vertu de warrants émis durant l'année expirée le 31 décembre 1856, à compte de la dépense en vertu des estimés de 1847, tel que pourvu par l'acte 10 et 11 Vic., ch. 34	259
38.—État des deniers prélevés à Montréal, en vertu des actes 12 Vic., ch. 112, et 13 et 14 Vic., ch. 94, comme honoraires de justice et autres, et pour droits sur les licences d'auberge accordés dans la cité et le comté de Montréal, durant l'année 1856; les dits deniers étant applicables à la construction du nouveau palais de justice à Montréal; comme aussi des paiements faits à même les dits deniers, entre le 1er février et le 31 décembre 1856.	260
39.—État des deniers provenant des honoraires de justice et autres honoraires, perçus dans le comté de Kamouraska, et des paiements faits à même ce fonds, pour la construction d'un palais de justice et d'une prison en cette endroit, durant l'année 1856, en vertu de l'acte 12 Vic., ch. 112	263
40.—État des deniers provenant des honoraires de justice et autres honoraires perçus dans le district d'Ottawa, et des paiements faits à même ce fonds, pour la construction d'un palais de justice et d'une prison à Aylmer, durant l'année expirée le 31 décembre 1856, en vertu des actes 12 Vic., ch. 112, et 14 et 15 Vic. ch. 63.	264
41.—État des paiements faits aux municipalités, Canada Ouest, à même le fonds des municipalités, Canada Ouest; 18 Vict., chap. 2, et 19 Vict., chap. 16	266
42.—Récapitulation de la dette publique du Canada, indiquant le taux, l'époque du paiement, et le montant payable annuellement de l'intérêt sur icelle, le 31 décembre 1856.	278
43.—Mémoire des débetures en circulation, représentant la dette publique de la province du Canada, le 31 décembre 1856, et indiquant l'époque qu'elles deviennent rachetables	279
44.—État des deniers payés au receveur général de la province du Canada, à compte de l'achat des divers travaux publics ci-dessous mentionnés, en vertu des actes 19 Vic., chap. 5, et 14 et 15 Vict., chap. 57; et remise des emprunts aux compagnies incorporées, entre le 1er février et le 31 décembre 1856	280
45.—État du revenu provenant d'honoraires sur les commissions de milice, les exemptions du service de milice, payés au receveur général de la province du Canada, entre le 1er février et le 31 décembre 1856, suivant l'acte du Haut-Canada, 2 Vic., chap. 9	281
46.—État du revenu provenant des licences d'auberge, dans le Canada Est, reçu entre le 1er février 1856 et le 31 décembre 1856, et des paiements faits à même icelui aux différentes municipalités dans le Bas-Canada, et pour la construction des palais de justice à Montréal et à Aylmer, durant l'année expirée le 31 décembre 1856, tel qu'autorisé par les actes 8 Vict., chap. 72; 12 Vict., chap. 112; et 13 et 14 Vict., chap. 94.	282

	Page.
No. 47.—État du revenu provenant des honoraires de justice reçus dans le Canada-Ouest, en vertu de l'acte du Canada, 9 Vic., chap. 33, par divers officiers des cours du banc de la reine et des plaids communs, et de la cour de chancellerie, entre le 1er février 1856, et le 31 décembre 1856, étant applicable à l'intérêt et au rachat de débetures émises au montant de £3000, pour la société de loi du Haut-Canada, en vertu de l'autorité du dit Acte.....	284
48.—État des deniers payés au receveur général de la province du Canada, par les trésoriers et chamberlains de comté, Canada-Ouest, entre le 1er février 1856, et le 31 décembre 1856, conformément à l'acte du Canada, 13 et 14 Vic., chap. 68, intitulé: "Acte pour créer un fonds pour payer les frais de construction de l'asile des aliénés" et autres édifices publics dans le Haut-Canada," indiquant aussi les sommes payées à même ce fonds.....	286
49.—État des deniers provenant de la vente des terres des écoles communes, y compris la rente, l'intérêt, etc.; dans cette partie de la province ci-devant appelée Haut-Canada, suivant l'acte du Canada, 12 Vic., chap. 200, durant l'année 1856, aussi, avec indication des déductions et de la balance au crédit de ce fonds, le 31 décembre 1856.....	288
50.—État comparatif du revenu et de la dépense du fonds consolidé de la province du Canada, pour les années 1854, 1855 et 1856.....	289
51.—État des recettes et de la dépense du département des postes pour les six quartiers écoulés depuis le 31 mars 1855, jusqu'au 30 septembre 1856.....	291
52.—État des honoraires reçus par le surintendant des inspecteurs de bois à Québec, pour mesurer, inspecter et compter le bois, et des paiements faits à ceux aux divers inspecteurs de bois, y compris les salaires et les dépenses contingentes du département, pour l'année expirée le 31 décembre 1856, tel qu'autorisé par l'acte 8 Vic., chap. 49, amendée par 16 Vic., chap. 186; aussi, 9 Vic., chap. 16.....	293
53.—État général des recettes et déboursés de George Colley, comme député, surintendant des inspecteurs et mesureurs de bois, à Sorel, durant la saison de 1856.....	297
A.—État des warrants émis par le receveur général de la province du Canada, à venir au 31 décembre 1856, en paiement des diverses dépenses du gouvernement civil du Canada, et pour lesquels des subsides sont requis.....	298
B.—État des sommes payées durant l'année 1856, d'après les autorités ci-après mentionnées.....	304

W. CAYLEY,

Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,

Toronto, février 1857.

No.

ÉTAT des AFFAIRES de la PORVINCE

DT.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Prêts faits à des Compagnies Incorporées.</i>						
Compagnie du canal Desjardins.....	30065	19	8			
do de navigation de la Grande Rivière.....	825	11	2			
Académie de Grantham.....	438	2	8			
Compagnie du havre d'Oakville.....	2267	18	11			
do de navigation de la rivière Tay.....	1941	0	3			
<i>Travaux Provinciaux.</i>						
Canaux du St. Laurent.....	1769055	0	10			
Canal Welland.....	1711246	2	4			
Canal Chambly et rivière Richelieu.....	104969	16	2			
Lac St. Pierre.....	73558	15	5			
Canal de la Baie de Burlington.....	63692	19	9			
Travaux sur l'Ottawa.....	208180	12	3			
Havres et Phares..... £481797 11 7						
Havre de Montréal..... 120356 13 4						
	602154	4	11			
Améliorations de la Trent.....	139626	11	0			
Chemins et ponts, Haut-Canada.....	513670	16	4			
do do, Bas-Canada..... £232616 12 2						
do do, chemins à barrières						
de Montréal..... 47000 0 0						
do do, do Québec 33882 0 0						
	313498	12	2			
Pénitencier provincial.....	34207	15	1			
Items divers.....	235048	0	11			
	£ 5804447	19	10			
Déduire, rachat de la dette publique.....	1234552	5	1	4569895	14	9
Fonds d'amortissem., (rachat de l'empr. de 1½ million).				733893	18	6
Prêt de Québec.....	82759	13	3			
Fonds de construction H.-C. { Asile des aliénés.....	15000	0	0			
{ Ecole normale.....	15000	0	0			
{ Montréal.....	51863	9	7			
Palais de justice B.-Canada. { Kamouraska.....	2238	15	0			
{ Aylmer.....	5395	12	8			
Asile des aliénés.....	24250	0	0			
Société des hommes de loi, Haut-Canada.....	7000	0	0			
Porté en l'autre part..... £	203507	10	6	5303789	13	3

1.

du CANADA, le 31 décembre 1856.

CR.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Emprunt avec le garantie impériale.....	1825000	0	0			
Débiteures, (principal et intérêt payables à Londres)...	2196897	15	3			
do, (do do do en Canada)...	681405	19	4	4703303	14	7
Débiteures provinciales, 9 et 10 Vic. chs. 62 et 35....	82770	0	0			
do do, 13 et 14 Vic. chs. 2 et 68.....	30000	0	0			
do do, 12 Vic. ch. 112; Montréal.....	23100	0	0			
do do, 18 Vic. ch. 164; do.....	25000	0	0			
do do, 12 Vic. ch. 112; Kamouraska..	2238	15	0			
do do, 12 Vic. ch. 112; Aylmer.....	4918	14	10			
do do, 18 Vic. ch. 164; do.....	500	0	0			
do do, 9 Vic. ch. 61, et 12 Vic. ch. 34.	24250	0	0			
do do, 9 Vic. ch. 33.....	7000	0	0			
Porté en l'autre part..... £	199777	9	10	4703303	14	7

No. 1.—

ÉTAT des Affaires de la Province du

D ^r .	Courant,			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant rapporté</i>	203507	10	6	5303789	13	3
Compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlant.	486666	13	4			
Compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron.	577916	13	4			
Compagnie du chemin de fer Great Western.....	936833	6	8			
Fonds consolidé d'emprunt municipal, Haut-Canada.	1771665	6	8			
do do do, Bas-Canada.	214250	0	0			
Compagnie du chemin de fer Grand Tronc.....	3145090	0	10			
Glyn, Mills et Cie., débiteures du chemin de fer Grand Tronc, possédées par eux et sujettes à ordre	80738	2	5			
Baring, Frères et Cie., pour do do do ..	80738	2	5			
				7497405	16	2
<i>Placement de Fonds Spéciaux.</i>						
Fonds des municipalités, 1856, Canada-Ouest.....	77500	0	0			
do do do Canada-Est.....	10000	0	0			
do do, 1856.....	12000	0	0			
Fonds des écoles communes, 12 Vic., chap. 200.....	105966	13	4			
do do, de grammaire.....	51052	6	8			
do do, répartissable.....	7500	0	0			
Fonds des Sauvages.....	132841	13	4			
do en débiteures des chem. à barrières de Montréal.	47600	0	0			
Fonds de pensions des veuves et pensions non comouées Canada-Ouest.....	44700	0	0			
do do do, Canada-Est.....	1000	0	0			
Fonds de l'éducation supérieure, Bas-Canada.....	53715	0	0			
Fonds des inspecteurs et mesureurs de bois.....	4750	0	0			
Fonds d'amortiss. du chemin de fer Great Western...	25000	0	0			
				573625	13	4
Argent.....	289601	7	11			
Glyn, Mills et Cie.....	117148	7	2			
Baring, Frères et Cie.....	105379	4	11			
Glyn, Mills et Cie.....	30416	13	4			
Baring, Frères et Cie.....	30416	13	4			
Banque d'Angleterre, compte d'agence.....	229	4	6			
Débiteures de la compagnie du havre de Cobourg.....	4000	0	0			
Avance sur les salaires des officiers lors de la translation du siège du gouvernement.....	4567	1	2			
Intérêt sur les débiteures de l'emprunt municipal, H. C.	56674	15	10			
do do do, Bas-Canada..	7676	7	0			
<i>Porté en l'autre part</i>£	646109	15	2	13374821	2	9

—(Continuation.)

Canada, le 31 décembre 1856.—(Continuation.)

CR.—(Continuation.)	Courant,			Courant.		
	£	s.	d.	£	d.	d.
<i>Montant rapporté</i>	199777	6	10	4703303	14	7
Débiteures provinciales, 14 et 15 Vic. ch. 73.....	486666	13	4			
do do, do do.....	577916	13	4			
do do, do do.....	936833	6	8			
do do, 16 Vic. ch. 22.....	1771665	6	8			
do do, do et 18 Vic. ch. 13 ...	214250	0	0			
do do, divers actes, chemin de fer Grand Tronc.....	3298991	13	4			
				7486101	3	2
<i>Fonds spéciaux.</i>						
Fonds des municipalités, Canada-Ouest.....	106887	9	2			
do do, do Canada-Est.....	27197	7	0			
Fonds des écoles communes, 12 Vic. ch. 200.....	95488	18	7			
do do, de grammaire.....	48093	19	0			
do do, répartissable.....	11823	2	11			
Fonds des sauvages.....	224249	0	0			
Fonds de pensions des veuves et pensions non comouées, Canada-Ouest.....	46290	4	6			
do do do do, Canada-Est....	1964	13	9			
Fonds de l'éducation supérieure, Bas-Canada.....	59941	15	10			
Fonds des mesureurs et inspecteurs de bois.....	4750	0	0			
Fonds d'amortissement du chemin de fer Great Western.	25716	11	10			
				652403	2	7
Fonds consolidé.....	1216669	19	0			
Comp. du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlant..	2673	14	9			
Compagnie du grand chemin de fer Great Western....	226	13	4			
Licences d'auberge, Canada-Est.....	1194	0	8			
Licences de mariage, Canada-Ouest.....	29234	10	5			
Institution royale.....	2	10	0			
Conseil de district, Montréal.....	693	2	10			
Droit d'auteur.....	509	10	11			
Fonds de commutation.....	5424	1	2			
do do biens de jésuites.....	2494	5	0			
Honoraires de justice, 9 Vic. ch. 33.....	2482	2	0			
Asile des aliénés.....	36115	16	9			
<i>Porté en l'autre part</i>£	1298720	6	10	12841808	0	4

No. 1.—

ÉTAT des affaires de la Province du

DT.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant rapporté.....</i>	646109	15	2	13374821	2	9
Pertes de la guerre.....	95	15	7			
Prêt de Québec.....	15403	6	1			
Compagnie du havre de Montréal.....	814	8	5			
Items imprévus.....	54513	17	9			
Indemnité des inspecteurs du revenu, Haut-Canada.....	702	19	1			
Service océanique et intérieur à la vapeur.....	19000	0	0			
Remorquage en bas de Québec, pour 1857, suivant contrat.....	11000	0	0			
Département du commissariat.....	1825	0	0			
Echange de 3 pour cent. Placement en consolidés.....	5000	10	3			
Glyn, Mills, et Cie., compte de commutation.....	20938	0	1			
Département des terres de la couronne.....	26176	5	11			
Chemins à barrières de Montréal.....	1428	0	0			
Comp. du chemin de fer Grand Tronc, compte d'intérêt.....	116209	8	4			
Compagnie du chemin de fer d'Ontario, Huron et Simcoe, compte d'intérêt.....	35341	11	8			
Fonds des terres de l'artillerie.....	259	15	1			
Fonds permanent de l'université.....	271	16	6			
Débentures du havre de Montréal.....	52666	13	5			
Fonds seigneurial.....	57680	13	10			
				1065437	17	2
Total, courant.....				£ 14440258	19	11

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1856.

—(Continuation.)

Canada, le 31 décembre 1856.—(Continuation.)

CR.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant rapporté.....</i>	1298720	6	10	12841808	0	4
Fonds des meureurs et inspecteurs de bois.....	1337	16	8			
Amendes imposées aux matelots.....	24	7	1			
Fonds consolidé d'emprunt municipal d'amortissement, Haut-Canada.....	47070	17	5			
do do do, Bas-Canada.....	799	13	2			
Droit de tonnage, Montréal.....	128	17	7			
Palais de Justice... { Montréal.....	1313	13	1			
Kamouraska.....	154	12	3			
Aylmer.....	162	5	3			
Chicoutimi.....	108	10	6			
Gaspé.....	268	15	11			
Bonaventure.....	24	18	4			
Banque du Haut-Canada.....	123200	14	3			
Compagnie du chemin de fer d'Ontario, Huron et Simcoe, compte spécial.....	750	0	0			
Ministres de l'église d'Angleterre, Haut-Canada.....	12470	16	8			
do do Bas-Canada.....	1277	10	1			
Ministres de l'église méthodiste wesleyenne, Haut-Canada.....	486	13	4			
Police riveraine, Québec.....	67	7	9			
Compagnie du chemin de fer d'Huron, Erié et Ontario.....	254	15	10			
Warrants non payés de 1856.....	51625	10	11			
Ventes suspendues des terres de la couronne.....	19390	4	3			
Fonds d'améliorations du Haut-Canada.....	38312	12	5			
				1598450	19	7
Total, courant.....				£ 14440258	19	11

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

No.

ÉTAT du Fonds consolidé pour 1856 y compris divers Items jusqu'au 31

1856.	DÉPENSES.	Courant.		Courant.	
		£	s. d.	£	s. d.
31 janvier ..	Cette somme, voir les comptes publics, tableau A, autorisée par l'acte 19 et 20 Vic., ch. 86..	102015	16 6		
	Les items suivants, compris dans l'état des affaires de 1855, état No. 2, maintenant transférés, savoir :—				
	Pertes causées par les travaux publics et autrement	127802	14 1		
	Ventes de travaux publics, etc	27211	11 3		
	Licences d'auberge, Canada Ouest.....	1356	9 0		
	Fonds de la maison de la trinité, Québec.....	122	10 1		
	Honoraires de justice, 13 et 14 Vic., chap. 37.....	7335	16 2		
	Reclamations de la rebellion et de l'invasion, Canada Est, acte 9 Vic., chap. 65, etc.....	8783	13 10		
				274628	10 11
	Balance rapportée			1034374	0 3
	Total, courant	£		1309002	11 2

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

2.

transportés à ce compte, suivant énumération, depuis le 31 janvier, décembre 1856.

1856.	RECETTES.	Courant.		Courant.	
		£	s. d.	£	s. d.
31 janvier..	Balance suivant comptes publics de 1855, état No. 3.			1302245	6 0
	Fonds de la tenure seigneuriale, comptes publics, 1854 et 1855			6757	5 2
	Total, courant			1309002	11 2
1857.	31 janvier.. Balance portée à l'état suivant	£		1034374	0 3

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

No.

ÉTAT du REVENU BRUT de la PROVINCE du CANADA, pour l'année 1856 ;
durant le même espace de temps ; et État

1856.	DÉPENSE.	Pages.	Courant.			Courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
31 décembre.	Intérêt sur la dette publique.....	33	225223	15	7			
	Gouvernement civil.....	35	56030	10	3			
	Administration de la justice.....	51	114254	8	5			
	Pénitencier provincial.....	78	13939	11	2			
	Législature.....	79	117444	17	4			
	Education..... £94907 6 7	82						
	do 2606 14 11	130						
	Agriculture.....	85	97514	1	6			
	Hôpit. et autres instit. de charité. £33756 18 10	89	17955	13	3			
	do do .. 5000 0 0	203						
	Exploration géologique.....	91	38756	18	10			
	Milice et police enrôlée.....	91	5481	14	7			
	Entretien des phares.....	95	36107	14	11			
	Emigration.....	99	27994	4	1			
	Pensions.....	99	6383	18	7			
	Institutions publiques.....	102	9820	8	0			
	Service océanique de bateaux à vapeur.....	107	8322	5	10			
	Police.....	107	39849	17	10			
	Diverses impressions.....	109	4733	9	1			
	Travaux et édifices publics.....	109	2095	19	8			
	Annuités des sauvages.....	121	92787	16	6			
	Translation du siège du gouvernement.....	121	8755	0	0			
	Fonds d'amortissement.....	121	9215	8	11			
	Items divers.....	129	60848	14	5			
	Frais de perception :—		57198	5	0			
	Douanes, (y compris £5496 11s. 1d.) pour remise de droits..... £77983 3 1	131						
	Travaux publics, y compris £27794 6s. 9d. pour réparat. 63089 5 4	170						
	Accise..... 2891 15 7	203						
	Revenu territorial..... 85800 19 9	177						
	Amendes et confiscations, y compris les saisies..... 5297 2 0	193						
	Revenu casuel..... 129 2 6	203						
			234941	8	3			
	Balances à percevoir :—							
	Douanes..... £20643 8 6							
	Accise..... 2676 5 7							
	Amendes et confiscations, etc. 207 17 11							
			23527	12	0			
	Balance au crédit du fonds consolidé.....					1309433	14	0
	Total, courant.....		£	2526103	13	0		

3.

aussi, SOMMAIRE DES DÉPENSES y compris les FRAIS de PERCEPTION
du REVENU CONSOLIDÉ, le 31 décembre 1856.

1856.	REVENU.	Page.	Courant.			Courant.			
			£	s.	d.	£	s.	d.	
31 janvier..	Balance au crédit du fonds consolidé, du folio 9.....		1034374	0	3				
	Moins.—Arérages des années précédentes, par état No. 37.....	259	5656	5	10	1028717	14	5	
	Douanes.....	12	1127532	0	9				
	Accise.....	17	26100	9	5				
	Territorial.....	20	111457	6	6				
	Impôts des banques.....	22	22142	14	2				
	Revenu des travaux publics.....	23	114854	12	9				
	Amendes et confiscations, y compris les saisies.	25	7841	14	8				
	Revenu casuel.....	28	80531	10	8				
	Fonds d'honoraires de justice, 12 vic. ch. 63 et 64	32	6914	4	8				
	Amendes de milice.....	281	11	5	0				
						1497385	18	7	
	Total, courant.....		£	2526103	13	0			
1857.	1 janvier					£	1216669	19	0

No. 4. (Continuation.)

P O R T S.	Revenu brut perçu en vertu de l'acte provincial 10 et 11 Victoria, chapitre 31.		Dédutions faites dans le cours de la perception.				Autres dépenses de perception payées par variant sur le receveur général.			Total des déductions, voir tableau No. 12.			Revenu net, courant.					
	£	s.	d.	Salaires et autres frais de perception.		Droits remis.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
				£	s.											d.	£	s.	d.
Montant rapporté.....	859110	12	5	47619	15	8	3001	17	4	1936	3	3	52557	16	3	808438	2	1
NEWCASTLE.....	1279	12	8	128	5	7							128	5	7	1151	7	1
OAKVILLE.....	2484	13	5	379	5	6							379	5	6	2105	7	11
OWEN SOUND.....	360	14	0	150	0	3	2	0	2	45	9	10	197	10	3	163	3	9
OSHAWA.....	1261	15	1	157	13	3	3	1	3				160	15	0	1101	0	1
PARIS.....	4791	3	6	362	13	6	1	5	4				363	18	10	4337	4	8
PRESCOTT.....	7299	12	0	1052	9	0	0	14	2				1033	3	2	6246	8	10
PICTON.....	2271	12	4	274	1	2	5	7	5				279	8	7	1992	3	9
PENETANGUISHENF.....	9	1	5	26	15	11				36	4	10	63	0	9	1393	10	3
PORT BURWELL.....	1778	17	7	385	7	4							385	7	4	568	5	4
Do COLBORNE.....	766	8	11	173	3	7				25	0	0	193	3	7	74	9	1
Do CREDIT.....	248	14	9	103	5	0				71	0	8	174	5	8	2668	5	9
Do DALHOUSIE.....	3536	18	8	861	17	4	3	15	7				868	12	11	2942	18	11
Do DOVER.....	3436	7	2	468	6	6	4	4	3				271	18	9	1744	0	2
Do DARLINGTON.....	2015	18	11	267	14	4	1	16	0				645	17	11	4984	15	9
Do HOPE.....	5630	13	8	644	1	5				106	11	4	175	18	9	639	16	6
Do MILFORD.....	21	15	6	69	7	2							215	11	2	2318	15	7
Do ROWAN.....	855	7	8	214	6	2	1	5	0				479	4	10	3664	7	8
Do SARNIA.....	2698	0	5	479	4	10	11	19	2				837	15	3	140	13	10
Do STANLEY.....	4523	2	11	845	16	1							118	14	2	2924	14	4
Do STANLEY.....	259	8	3	118	14	9	2	5	0				421	9	2	2924	14	4
Do TRENTON.....	3346	3	6	419	4	2	0	12	3				94	5	8	65	11	8
QUEENSTON.....	29	7	9	38	8	11	1	16	11				102	13	3			
RIVIÈRE AUX RAISINS.....	168	4	11	100	6	4				55	4	6						
RONDEAU.....																		

STAMFORD.....	11450	15	1	1863	5	5	0	146	17	6	7	8	2017	12	5	9433	2	11
SAULT STE. MARIE.....	569	18	3	292	5	9	3						292	5	9	277	13	0
SAUGÉEN.....	371	16	4	135	15	9							135	15	9	236	0	7
STRATFORD.....	61	17	3	84	1	8							84	1	8	187604	2	5
TORONTO.....	195308	8	9	5314	0	8	2384	5	8				7598	6	4	2115	3	1
WHITBY.....	2434	3	5	318	1	7	0	18	9				319	0	4	28	15	7
WELLINGTON.....	176	15	2	114	1	1				33	18	6	147	19	7	160	2	6
WALLACEBURG.....	416	15	7	256	11	7	0	1	6				256	13	1	4630	6	2
WINDSOR.....	5649	9	11	1606	5	7	1	8	2				1639	3	9	2481	7	4
WOODSTOCK.....	2803	2	11	315	17	7	5	18	0				331	15	7			
Totaux.....	£ 1127220	10	5	65644	1	0	5596	11	2	2338	12	7	73479	4	9	1055921	16	7
A déduire l'excédent des dépenses sur les recettes aux ports de—																		
St. Jean.....	280	12	6															
Beauce.....	62	13	3															
Georgewille.....	53	2	3															
Huntingdon.....	61	10	6															
Lacolle.....	85	7	3															
L'Isle Verte.....	98	12	8															
Paton.....	148	18	10															
Russelltown.....	30	5	2															
Rimouski.....	98	12	10															
Trois-Rivières.....	21	6	5															
Bayfield.....	9	11	5															
Collingwood.....	404	13	3															
Dickinson's Landing.....	88	8	6															
Elgin.....	113	0	4															
Grafton.....	125	1	5															
Kingsville.....	48	13	6															
Maitland.....	154	15	10															
Penetanguishene.....	53	19	4															
Port Milford.....	154	3	3															
Rivière aux Raisins.....	64	17	11															
Stratford.....	22	4	6															
Porté en l'autre part.....	£ 1127220	10	5										73479	4	9	1053741	5	8

No. 4.—(Continuation.)

PORTS.	Revenu brut perçu en vertu de l'acte provincial, 10 et 11 Victoria, chap. 31.			Déductions faites dans le cours de la perception.				Autres dépenses de perception payées par warrant sur le receveur général.		Total des déductions, voir tableau No. 12.			Revenu net, courant.			
	£	s.	d.	Salaires et autres dépenses de perception.		Droits remis.		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
				£	s.	d.	£										s.	d.
Montant rapporté.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73479	4	9	1053741	5	8
Ajouter.—Montant du compte d'entrepôt port de Québec... Moins.— Paiements par warrant sur le receveur général, pour dépenses continues du département des douanes et pour divers items, suivant l'état No. 12, pages 167 et 168.....	4503	18	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	311	10	4
Do.— Balances à percevoir suivant état No. 12, page 169.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0
A déduire.— Balance au crédit du port de Québec, do 134 250 0 0	20643	8	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25147	6	10
Totaux.....	.....	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	98626	11	7	1028905	9	2

W. CAYLEY,
Inspecteur général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
TORONTO, février 1857.

No. 5.

ÉTAT du REVENU provenant de droits sur les licences d'auberges et de boutiques détaillant des liqueurs spiritueuses, sur les Alambics, les Tables de Billard, les Regrattiers et Colporteurs, les Bateaux à vapeur, les Traverses, les encanteurs et sur les ventes par encan, durant l'année expirée le 31 décembre 1856, reçus entre le 1er février et le 31 décembre 1856, reversibles au Revenu Consolidé.

DISTRICTS, CANADA EST.— COMTÉS ET UNIONS DE COMTÉS, CANADA OUEST.	Auberges.				Boutiques.			
	No.	Droits.			No.	Droits.		
		£	s.	d.		£	s.	d.
1 MONTRÉAL, Division No. 1	42	282	0	0	60	300	0	0
2 Do do No. 2	102	681	10	0	97	485	0	0
3 QUÉBEC	151	1036	0	0	102	510	0	0
4 GASPÉ					6	30	15	0
5 KAMOURASKA					8	40	0	0
6 OTTAWA					16	80	0	0
7 St. FRANÇOIS					17	85	0	0
8 TROIS-RIVIÈRES					24	120	0	0
9 BONAVENTURE	9	63	0	0	6	31	3	0
10 ISLES DE LA MAGDELEINE								
11 BRANT								
12 CARLETON								
13 DURHAM								
14 ESSEX								
15 FRONTENAC, LENNOX ET ADDINGTON								
16 HASTINGS								
17 HURON ET BRUCE								
18 HALDIMAND								
19 KENT ET LAMBTON								
20 LINCOLN ET WELLAND								
21 LÉEDS ET GRENVILLE								
22 LANARK ET RENFREW								
23 MIDDLESEX ET ELGIN, 1re Division								
24 Do do 2me do								
25 NORTHUMBERLAND								
26 NORFOLK								
27 OXFORD								
28 PRINCE ÉDOUARD								
29 PETERBOROUGH ET VICTORIA								
30 PERTH								
31 STORMONT, DUNDAS ET GLENGARY								
32 SIMCOE								
33 WENTWORTH ET HALTON, Division Nord								
34 WELLINGTON ET GREY								
35 WATERLOO								
36 YORK, ONTARIO ET PEEL, Division du centre								
37 Do do ET do do Est								
38 Do do ET do do Ouest								
Totaux	304	2062	10	0	336	1681	18	0

No. 6.

TABLEAU des recettes totales provenant du Revenu Territorial de la Province du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.

SOURCES DE REVENU.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Loyer de Traverses.</i>						
Reçu de la compagnie du chemin de fer de Buffalo à Brantford, 18 mois de loyer de la traverse des rapides du Fort Eric, depuis le 15 juillet 1854, jusq. 15 janvier 1856, à £250 par année.	375	0	0			
do d'Isaac Plumb, pour une année de loyer de la traverse de Prescott à Ogdensburgh, jusqu'au 10 août 1856	91	10	0			
do de W. H. Wilson pour une année de loyer de la traverse de Brockville à Morristown, jusqu'au 14 août 1856	20	5	0			
do de Dame E. McNabb, pour arrrages de loyer de la traverse de Gatineau, jusqu'au 23 avril 1853.	12	0	0			
do de James Hagan, pour 6 mois de loyer de do, jusq. 23 avril 1856	7	0	0			
do d'Elizabeth Campbell, balance de loyer de la traverse d'Olivier, jusqu'au 21 septembre 1856	5	0	0			
do de Charles Warren, pour une année de loyer de la traverse de Gorman's Landing à l'Isle aux Allumettes, depuis février jusq. 1er nov. 1856.	2	0	0			
				512	15	0
<i>Recettes Générales du Commissaire des Terres de la Couronne.</i>						
Montant des versements de la couronne, Canada Ouest	40906	17	11			
do des do do, Canada Est	3002	4	1			
do du fonds d'honoraire des inspecteurs	214	2	6			
do des honoraires de location, Canada Est	38	12	6			
do des rentes à cens de la couronne	228	11	4			
do des arrrages de rentes de la do	144	2	9			
do des honoraires casuels	47	14	2			
do des profits sur les scrips	23	14	7			
do des honoraires sur le chemin de Garafraxa, C. O.	59	10	0			
do de remise de commission portée par erreur au débit des districts de Newcastle, Niagara, Dalhousie et Missisquoi	100	12	7			
do remboursé par l'hon. J. Rolph, à compte de son salaire comme commissaire des terres de la couronne, pour l'année 1853	31	3	2			
do remboursé par divers commis, pour do	159	11	3			
do des perceptions sur les bois pour 1852, par W. J. Scott, reçu le 30 avril 1855	10	6	8			
				44967	3	6
<i>Bois et Forêts.</i>						
Montant des perceptions du Haut Ottawa, par A. J. Russell	£12013	13	8			
do do, par McLean Stewart	16541	17	1			
	28555	10	9			
Montant des perceptions du territoire de St. Maurice, par Oliver Wells	1702	8	10			
do do, par McLean Stewart	76	7	0			
	1778	15	10			
porté en l'autre part	£30834	6	7	45479	18	6

No. 6.—(Continuation.)

SOURCES ET REVENU.	Courant.			Total courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Bois et Forêts.—(Continuation)</i>						
Montant rapporté.....	30334	6	7	75379	18	6
Montant des perceptions du territoire du Bas Ottawa, par Charles E. Belle.....	5578	4	9			
do do, par McLean Stewart....	1484	13	5			
	7062	18	2			
do do, du territoire Ontario par Joseph F. Way.....	5541	19	8			
do do, par McLean Stewart....	1174	13	4			
	6716	13	0			
do do, du territoire du Saguenay par George Du- berger.....	2578	7	10			
do do, du territoire de St. François par George J. Nagle.....	1319	0	9			
do do, par McLean Stewart....	7	15	2			
	1326	15	11			
do do, du territoire de Huron et Supérieur par A. W. Powell.....	877	3	9			
do do, du territoire de Madawaska par S. V. Larue.	1681	13	11			
do do, du territoire du Bas du St. Laurent par Che. T. Dubé.....	469	4	6			
do do, du territoire de la Baie des Chaleurs par Joseph N. Verge.....	457	12	1			
do de la Peninsule du Canada Ouest par N. Hammond.....	799	0	2			
do do, par McLean Stewart..	186	3	8			
	985	3	10			
do des perceptions de diverses personnes, sous-agents et autres.....	947	9	8			
				53437	9	6
<i>Domaine de la Couronne.</i>						
Montant des perceptions de M. Fortier.....	1411	19	3			
do do de M. Laurin	517	11	6			
do reçu de O. B. Fournier, une année de loyer de battures de mer.....	12	12	0			
do do de la compagnie de la Baie d'Hudson, pour 1 année de loyer des Postes du Roi, jusq. 1er oct. 1856.	60	0	0			
do do de R. Mitchell, honoraires sur patentes de lots de grève et d'eau profonde.....	30	0	0			
do do de Martha Crawford, par R. Buchanan, pour honoraire sur patente d'un lot de grève.....	12	18	1			
				2045	0	10
do do à compte de Locations de Mines.....				5377	8	0
<i>Seigneurie de Lauzon, applicable à la Tenure Seigneuriale.</i>						
Montant de la perception de M. Fortier.....	4434	16	10			
do des perceptions de 1853 et 1854.....	632	12	10			
				5117	9	8
Total des recettes.....				£ 111457	6	6

No. 7.

TABEAU des Droits de Banque, payés au Receveur Général, conformément à l'Acte Provincial du Canada, 4 et 5 Vic., chap. 29, durant l'année expirée le 31 décembre 1856.

	Courant.		
	£	s.	d.
Montant des droits reçus de la banque de Montréal, pour l'année expirée le 31 octobre 1856.....	6261	1	11
do do banque du Haut-Canada, do do	4759	6	3
do do banque Commerciale de Kingston, do do	2156	1	8
do do banque de l'Amérique Britannique du Nord, do do	2554	2	9
do do banque de Gore, à Hamilton, do do	1991	3	6
do do banque de Québec, do do	1295	18	8
do do banque du Peuple, à Montréal, do do	800	16	9
do do banque de la Cité, à Montréal, depuis le 1er mai 1855, jusqu'au 31 octobre 1856.....	2324	2	8
Total, courant.....	22142	14	2

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 8.

TABLEAU du Revenu provenant des Travaux Publics. et Recettes à compte de l'Intérêt de Prêts faits aux Travaux Publics, dans la Province du Canada, entre le 1er février et le 31 décembre 1856.

	TRAVAUX.						Revenu brut.			Déductions pour frais de perception, réparations, etc., voir tableau, No. 12.			Revenu net, courant.					
	£			s. d.			£			s. d.			£			s. d.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
CANAUX.....	68020	9	7	27701	18	0	20795	7	5	749	6	10	40318	11	7	7	7	7
{ Welland.....	21454	14	3	20795	7	5	2530	1	9	3637	12	11	79	6	10	10	10	10
{ St. Laurent.....	6187	14	8	2714	16	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Baie de Burlington.....	2338	4	0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Chambly.....	2651	1	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Rideau et Ottawa.....	18	7	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Port Dalhousie.....	684	0	0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Port Dover.....	1162	17	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Port Stanley.....	70	0	0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Rondeau.....	145	13	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Dunnville.....	101	2	3	50	0	0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Melbourne.....	452	16	3	110	0	0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Suspendu de l'Union.....	1264	13	5	1206	3	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Ste. Anne.....	69	0	2	1420	3	0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ St. Ours.....	7716	8	4	2606	1	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Ottawa.....	10	0	0	234	2	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Trent.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
GLISSOIRS.....	112847	2	9	39278	14	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
{ Porté en l'autre part.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	55143	14	0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Porté en l'autre part.....

No. 8.—(Continuation.)

TRAVAUX.	Revenu brut.			Dédutions pour frais de perception, réparations, etc., voir tableau No. 12.			Revenu net, Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Montant rapporté.....	112847	2	9	59278	14	1	55143	14	0
{ Dundas et Waterloo.....	552	10	0	.....	.....	.....	552	10	0
{ Kingston et Napanee.....	1230	0	0	.....	.....	.....	1230	0	0
{ London et Port Stanley.....	225	0	0	.....	.....	.....	225	0	0
.....	£ 114854	12	9	59278	14	1	57151	4	0
A déduire l'excédant des dépenses sur le revenu, Ecluse de St. Ours.....	£ 1351	2	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do do Glissoires de la Trent.....	224	2	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....
MONS.—Paiements par warrant sur le receveur général pour diverses charges contre différents travaux publics, suivant état No. 12, page 177.....	2014	2	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do —Droits remboursés, suivant do.....	78	12	3	.....	.....	.....	1575	5	4
do —Balance à percevoir le 31 décembre 1856.....	£ 2092	14	7	.....	.....	.....	55575	18	8
.....	1717	16	8	.....	.....	.....	3810	11	3
Totaux.....	£ 114854	12	9	63089	5	4	51765	7	5

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

TABLEAU des Amendes et Confiscations, y compris les Saisies, perçues dans la Province du Canada, entre le 6 janvier et le 31 décembre 1856.

	Revenu brut.		Frais de perception et part des officiers saisissants, suivant le tableau No. 12.		Total, Revenu net.	
	£	s.	£	s.	£	s.
	d.	d.	d.	d.	d.	d.
Montant reçu du greffier de la paix, Montréal	149	16	2	2	149	16
do do do Québec	21	17	6	6	21	17
do do do Trois Rivières	2	11	0	0	2	11
do do do du greffier de la couronne, Québec	30	0	0	0	30	0
do do do du shérif du comté de Brant	103	11	0	0	103	11
do do do do Elgin	1	13	0	0	1	13
do do do Frontenac, Lennox et Addington	65	14	6	6	65	14
do do do Haldimand	23	15	0	0	23	15
do do do Hastings	36	12	6	6	36	12
do do do Leeds et Grenville	5	17	6	6	5	17
do do do Lambton	2	7	6	6	2	7
do do do Lincoln	4	15	0	0	4	15
do do do Middlesex	33	10	0	0	33	10
do do do Oxford	6	3	6	6	6	3
do do do Ontario	15	13	6	6	15	13
do do do Peterborough	0	1	0	0	0	1
do do do Prescott et Russell	0	5	0	0	0	5
do do do Stormont, Dundas et Glengary	4	17	3	3	4	17
do do do Simcoe	24	18	9	9	24	18
do do do Wentworth	4	15	0	0	4	15
do do do Waterloo	9	10	0	0	9	10
do do do York et Peel	81	12	1	1	81	12
do do des magistrats, Canada Ouest	1	5	0	0	1	5
Porté en l'autre part	631	6	9	9	631	6

AMENDES ET CONFISCATIONS.	Revenu brut.			Frais de perception et part des officiers saisissants, suivant le tableau No. 12.			Total, Revenu net.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
	631	6	9	67	4	6	631	6	9
Montant reçu des inspecteurs du revenu, Canada Est	145	5	10	145	5	10	145	5	10
<i>Montant rapporté</i>									
<i>Saisies.</i>									
Au port d'Amherstburgh	100	0	6	67	4	6	33	16	0
do de Belleville	23	0	0	23	9	1	9	10	11
do de Brighton	45	16	9	31	17	9	13	19	0
do de Brockville	59	6	9	42	1	8	17	5	1
do de Burwell	5	11	3	3	16	0	15	3	3
do de Bytown	123	16	9	87	6	7	36	10	2
do de Chatham	698	19	10	481	11	1	217	8	9
do de Chippawa	2	9	9	1	14	5	0	15	4
do de Charlevoix	60	14	1	41	13	5	19	0	6
do de Coaticook	48	16	0	33	6	11	15	9	1
do de Cobourg	570	6	1	397	8	2	172	17	11
do de Colborne	134	18	7	132	0	5	2	2	8
do de Dalhousie	190	14	0	132	0	4	58	13	8
do de Dickenson's Landing	10	1	0	7	7	5	2	13	7
do de Dundas	302	6	6	214	4	10	87	17	0
do de Dundee	48	7	10	33	4	4	15	3	5
do de Danville	109	5	9	76	18	4	32	7	7
do de Elgin	40	17	1	27	18	4	12	18	9
do de Fort Erie	220	3	7	152	18	2	67	7	5
do de Gaspé	0	5	0	0	3	4	0	1	8
do de Georgeville	5	12	6	3	17	10	1	14	8
do de Gederich	14	8	0	9	19	3	4	6	9
do de Hamilton	143	14	0	112	7	7	31	8	5
do de Hope	491	2	1	327	8	1	163	14	0

do de Kingston	5	9	1	13	5	10	4	10	11
do de London	15	1	0	386	8	6	170	6	7
do de Maitland	13	0	4	0	10	2	0	4	2
do de Montréal	18	4	6	512	8	7	270	9	9
do de Morrisburg	782	3	6	260	14	0	105	3	6
do de Niagara	366	4	7	29	4	7	12	3	8
do de Paris	41	7	10	5	5	1	2	3	0
do de Philippsburgh	7	8	1	40	1	9	17	17	9
do de Porton	57	19	6	1	11	5	0	12	1
do de Prescott	2	3	6	337	3	7	141	9	10
do de Rowan	478	11	0	1	13	2	0	16	5
do de Russelltown	4	10	0	3	13	7	0	22	2
do de Sarnia	10	1	7	6	19	5	3	18	8
do de Stamford	88	2	4	62	4	9	25	18	3
do de Stanley	284	15	5	197	16	0	86	14	8
do de Stanstead	65	16	1	48	1	5	17	14	0
do de Sutton	60	17	0	48	13	0	17	4	0
do de Tooton	4	16	3	3	5	9	1	6	6
do de Toronto	511	7	1	353	3	5	158	10	8
do de Rivière à la Truite	45	31	0	31	15	10	13	3	3
do de Wallaceburg	31	1	8	23	4	11	7	16	9
do de Windsor	165	5	5	116	2	2	49	8	3
do de Woodstock	10	1	0	7	0	8	2	0	4
Mons.—Montant de la part de la couron. remis :—Au port de Montréal. £ 51 15 3	7841	14	8	4897	3	10	2044	10	10
do do do do do Au port de Chatham. . . 96 1 0									
do do do do do Au port de Prescott . . . 15 0 0									
do do do do do Au port de Port Hope. 163 14 0									
Moins.—Montant payé sur warrant, voir état No. 12, page 202. £326 10 2									
do Balance à percevoir le 31 janvier 1856. 73 8 0									
A DÉBITER.—Balance à percevoir le 31 janvier 1856. £499 3 8									
do do do do do Balance à percevoir le 31 janvier 1856. 291 5 9									
Totaux.	7841	14	8	607	16	1	607	16	1
				5504	19	11	2336	14	9

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 10.

ÉTAT du revenu casuel payé au Receveur Général de la Province du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1856, consistant en Honoraires sur les Lettres Patentes de Terres et les Instruments portant le Grand Sceau et le Sceau Privé, Copies et Certificats de Lettres Patentes, y compris l'intérêt sur les Dépôts Publics et autres recettes incidentes.

RECETTES.		Courant.			Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Bureau du Secrétaire Provincial—Division Ouest.</i>							
Honoraires sur	24 commissions sous le grand sceau, à 65s.	78	0	0			
do	35 do sceau privé, à 25s.	43	15	0			
d	62 brevets d'invention, à £5 chaque	310	0	0			
	21 transferts de do à 15s. do	15	15	0			
	1 do	1	2	6			
do	2 Copies de spécifica. pour do 15s. et 5s.	1	0	0			
do	59 commissions de notaire public, à 40s.	118	0	0			
do	50 licences de médecins, à 20s.	50	0	0			
do	1 do à la banque du Haut-Canada,						
	pour importer du cuivre.	2	0	0			
do	3 Certificats, à 15s.	2	5	0			
do	421 do à 2s. 6d.	52	12	6			
					674	10	0
<i>Division Est.</i>							
Honoraires sur	15 commissions sous le grand sceau, à 65s.	48	15	0			
do	2 do sceau privé, à 25s.	2	10	0			
do	9 brevets d'invention, à £5	45	0	0			
do	1 transfert de do	0	15	0			
do	5 patentes de terres, à 50s.	12	10	0			
do	1 do	2	8	9			
do	4 do, à 47s. 6d.	9	10	0			
do	9 do, à 47s.	21	3	0			
do	2 do, à 60s.	6	0	0			
do	2 do, à 27s.	2	14	0			
do	2 do, à 20s. et 19s. 6d.	1	19	6			
do	1 do, partie de No. 19, du						
	9me rang de Stanbridge	3	0	0			
do	1 copie de patente de terres	0	12	6			
do	1 licence de pilote	5	15	0			
do	38 certificats, à 2s. 6d.	4	15	0			
					162	7	9
<i>Porté en l'autre part.</i>							
					£	836	17 9

No. 10.—(Continuation.)

RECETTES.	Courant.			Total courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Rapporté de l'autre part</i>				836	17	9
<i>Bureau du Régistrare Provincial.</i>						
Honoraires sur 34 vérifications, à 41s. 3d.....	70	2	6			
do 1	2	1	6			
do 7 droits d'auteur, 10s.	3	10	0			
do 5 do. 5s.....	1	5	0			
do 18 certificats, 2s. 2d.....	2	5	0			
do 5 copies de patentes, 12s. 6d.....	3	2	6			
do 9 do 13s. 4d.....	6	0	0			
do 4 do 20s.....	4	0	0			
do 3 do 2 à 30s. et 1 à 15s.....	3	15	0			
do 2 do 40s.....	4	0	0			
do 15 recherches, 1s. 3d.....	0	18	9			
				101	0	3
<i>Intérêt sur les dépôts publics.</i>						
Reçu de la banque commerciale, Kingston, jusqu'au 31 décembre 1856.....	2235	16	9			
do de Montréal, jusqu'au do	556	4	0			
do de la banque d'épargne de la cité et du district de Montréal, jusqu'au do	109	16	2			
do de la banque du Peuple, Montréal, jusqu'au do ..	656	18	1			
				3558	15	0
Reçu de Glyn, Mills et Cie., moitié des dividendes sur £69987 7s., balance de consolidés, jusqu'au 9 janvier 1856.....	596	1	3			
do de Baring, Frères et cie. do do do	596	1	3			
				1192	2	6
Balance au crédit du fonds des licences de mariage, Canada Est, suivant état No. 16 de l'année dernière.	3022	5	10			
Montant reçu durant l'année 1856	632	0	0			
				3654	5	10
<i>Primes sur ventes de débentures.</i>						
Reçu de MM. Glyn, Mills et cie., prime sur la vente de £175,000, sterling, débentures à 6 pour cent, négociées par eux, i.e., £22,037 10s. équivalant en courant à.....	26812	5	10			
do de Baring, Frères et cie. do sur £230,000 de négociées par eux, i.e., £21,599 sterling, équivalant en courant à.....	26279	7	10			
				53091	13	8
<i>Porté en l'autre part</i>			£	62134	15	0

No. 10.—(Continuation.)

RECETTES.	Courant.			Total courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant rapporté</i>				62434	15	0
<i>Divers.</i>						
Reçu de G. E. Cartier, remise d'une somme avancée pour grains de semence.....				2	10	0
do de William Ermatinger, montant d'arrérages non réclamés, bonus aux hommes de la police riveraine.....				55	0	0
do de C. A. Clark, député commissaire général, sur déboursés pour secourir les passagers naufragés.....				149	19	0
do do des passagers naufragés du "Locmaben Castle".....				692	1	5
do J. C. Tulloch, pour loyer d'une cantine, jusqu'à novembre 1855.....				42	8	0
do R. B. Johnson et A. M. Delisle, magistrats spéciaux balance des deniers non dépensés en leurs mains.....				26	10	11
do J. E. Campbell, remise d'une avance pour du blé de semence pour la paroisses de St. Hilaire.....				50	0	0
do Baron de Rottenburg, remise de la paie de deux hommes.....				5	0	0
do J. C. Taché, secrétaire des commissaires, balance non dépensée de l'octroi en faveur de l'exposition de Paris.....				311	10	6
do O. Martineau, shérif de Kamouraska, remise de cette somme payée par erreur, à compte du salaire d'un tourne-clefs dans ce district.....				22	15	0
do de M. Strange, remise, comme major commandant la cavalerie de Frontenac.....				3	2	1
do de John Langton, Auditeur des comptes publics, la somme suivante, reçue de diverses banques pour signer et enregistrer des billets de banque conformément à l'acte.....				114	19	11
<i>Porté en l'autre part</i>			£	63910	11	10

No. 10.—(Continuation.)

RECETTES.	Courant.			Total courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant rapporté.....</i>				63910	11	10
<i>Divers.—(Continuation.)</i>						
Reçu dividendes à compte de versements en consolidés à 3 pour cent				16438	8	10
do de Thomas McGinn, geolier, Montréal, la somme suivante à lui payée par erreur pour le salaire de deux tourne-clefs, pour l'année 1855				182	10	0
<i>Deductions.</i>						
Thomas D. Harington, douze mois de salaire additionnel comme premier commis, bureau du secrétaire provincial, jusqu'au 31 décembre 1856	115	0	0	£ 80531	10	8
Proportion d'impressions et de frais de port, payables à même le fonds des licences de mariage, Canada Est, pour 1856	14	2	6			
				129	2	6
Revenu net			£	80402	8	2

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 11.

ÉTAT du Revenu provenant des Honoraires reçus des Greffiers et Députés Greffiers de la Couronne et des Plaids, des Cours du Banc de la Reine et des Plaids Communs; aussi, des Maître, Régistrateur et Députés Régistrateurs de la Cour de Chancellerie et du Greffier des Procédures, en vertu des Actes ci-dessous mentionnés, entre le 1er février et le 31 décembre 1856, et formant partie du Fonds Consolidé du Revenu.

<i>Cour du Banc de la Reine et des Plaids Communs, 12 Vic., c. 63.</i>				£	s.	d.	£	s.	d.
Montant reçu du greffier de la cour du banc de la reine, pour le comté d'York				778	2	7			
do do do cour des plaids communs pour do				961	7	10			
do do du député greffier de la couronne, des cours du banc de la reine et des plaids communs pour le comté de Brant				232	18	9			
do do do Carleton				193	16	7			
do do do Elgin				107	1	2			
do do do Essex				79	5	9			
do do do Frontenac, Lennox et Addington				312	4	7			
do do do Grey				17	17	7			
do do do Haldimand				66	9	1			
do do do Halton				29	16	11			
do do do Hastings				343	17	10			
do do do Huron et Bruce				129	17	8			
do do do Kent				54	6	9			
do do do Lambton				38	2	11			
do do do Leeds et Grenville				168	7	11			
do do do Lincoln				103	0	6			
do do do Lanark et Renfrew				4	7	3			
do do do Middlesex				474	5	8			
do do do Northumberland et Durham				219	1	6			
do do do Norfolk				44	15	11			
do do do Ontario				70	13	4			
do do do Oxford				175	11	4			
do do do Perth				80	15	6			
do do do Prince Edward				49	16	7			
do do do Peterborough et Victoria				88	1	0			
do do do Prescott et Russell				12	12	4			
do do do Stormont, Dundas et Glengary				176	0	6			
do do do Simcoe				103	15	6			
do do do Waterloo				72	8	10			
do do do Welland				16	16	7			
do do do Wellington				62	6	11			
do do do Wentworth				610	12	3			
<i>Cour de Chancellerie, 12 Vic., ch. 64.</i>							5878	15	5
Montant reçu du maître, pour le comté d'York				260	16	5			
do do du régistrateur do do				627	8	7			
do do du maître et du député régistrateur, comté de Frontenac				10	13	2			
do do do et do do do Middlesex				43	5	3			
<i>Cour du Banc de la Reine et des Plaids Comm. 19 et 20 V., c. 43.</i>							942	3	5
Montant reçu du greffier des procédures, comté d'York							93	5	10
Total, courant						£	6914	4	8

No. 12.

TABEAU GÉNÉRAL des Dépenses faites par le Receveur-Général à même le Fonds Consolidé du Revenu, pour le compte de la Province du Canada, entre le 1er Février et le 31 Décembre 1856, suivant l'Acte de la Liste Civile, Cédules A et B, et divers autres Actes de la Législature, y compris les Paiements faits suivant le Budget de 1856, tel que voté par l'Acte 19 et 20 Vic., chap. 86. Aussi, les Déductions sur le Revenu pour frais d'Administration, Perception, etc., etc.

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.											
		Sterling.			Courant.			Total courant.					
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
Divers actes..	Banque d'Angleterre...	£		d.									
	INTÉRÊT SUR LA DETTE PUBLIQUE.												
		Pour 1 année d'intérêt, jusqu'au 31 décembre 1856, sur £1,000,000 sterling en débetures, à 4 pour cent..	40000	0	0								
		Pour 1 do do, jusqu'au 30 septembre 1856, sur £500,000 sterling, do à do	20000	0	0								
		do ½ pour cent de commission	300	0	0								
			£	60300	0	0	73365	0	0				
		Glyn, Mills et Cie.....	15000	0	0								
		do 1 année d'intérêt, jusqu'au 1er août 1856, sur £250,000 sterling en débetures, à 4 pour cent..	8310	5	6								
		do 1 do do, jusqu'au 31 décembre 1856, sur £106,325 12s. 10d. sterling en débetures, à 5 pour cent	16920	0	0								
		do 1 do do, jusqu'au do, sur £282,000, sterling en débetures, à 6 pour cent.....	3000	0	0								
	do ½ do do, jusqu'au do, sur £100,000, sterling en débetures, à 6 pour cent.....	432	7	3									
	do 1 pour cent de commission sur £43,236 5s. 6d..	576	0	0									
	do Traite en paiement de 1 année d'intérêt, au 31 décembre 1855, sur £9,600 sterling en débetures, à 6 pour cent.....	44244	12	9									
		£	73365	0	0								
		<i>Portés en l'autre part.</i>											

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Sterling.			Courant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Divers actes...	Glyn, Mills et Cie.....	Intérêt sur la dette publique.—(Continuation.) <i>Montant rapporté.</i>	44344	12	9	73365	0	0			
		Pour ce montant étant 1 année d'intérêt, au 31 décembre 1855, sur £11,450, sterling en débetures à 5 pour cent.....	572	10	0						
		do commission sur transport de £69,987 7s de consolid. do planches de lettres de change à l'étranger.....	43	14	9						
		do frais d'expédition d'une caisse.....	2	5	0						
		do	0	14	10						
	Baring et Cie.....	do 1 année d'intérêt, jusqu'au 1er août 1856, sur £250,000 sterling en débetures, à 6 pour cent.....	43863	17	4	54584	7	4			
		do 1 do do, jusqu'au 31 décembre 1856, sur £235,600 sterling do à 6 pour cent.....	15000	0	0						
		do 1 do do, jusqu'au do, sur £213,850 sterling en débetures, à 5 pour cent.....	14136	0	0						
		do ½ do do, jusqu'au do, sur £100,000 sterling do à 6 par cent.....	10692	10	0						
		do 1 do do, jusqu'au 1er octobre 1856, sur £500 sterling do à 6 pour cent.....	3000	0	0						
		do 1 pour cent de commission, sur £42,858 10s.....	30	0	0						
		do 1 do do, sur £5,300 sterling en débetures.....	428	11	8						
		do annonces, frais de port, etc.....	53	0	0						
			8	13	10						
	Rév. Robert Boyd.....	do intérêt sur £658 11s. 6d., montant pour lequel ont été commués ses appointements, depuis le 20 juin jusqu'au 27 décembre 1855.....	43348	15	6	52741	0	2			

T. G. Ridout.....	do	Intérêt du 1er juillet 1855, au 1er janvier 1856, sur £20,932 15s., étant le montant de la communication des appointements du clergé catholique romain du Haut-Canada.....	627	19	7						
Rawdon, Wright, Hatch et Cie.....	do	do	176	16	4						
Diverses banques.....		do Planches d'acier et blancs de débetures.....				804	15	11			
Receveur général.....		do Premiums sur lettre de change.....				3553	13	6			
do		do Cette somme payée pour intérêt sur débetures du cours sterling.....	704	8	6	874	14	10			
		do do sur do du cours provincial.....	38576	5	11	39280	14	5			
		Intérêt total.....							£	225223	15
Son Excellence Sir E. W. Head.....		G O U V E R N E M E N T C I V I L. Douze mois de salaire comme gouverneur général, jusqu'au 31 décembre 1856.....									
		<i>Bureau du Secrétaire du Gouverneur Général.</i> Un mois de salaire comme secrétaire du gouverneur général, jusqu'au 31 janvier 1856, à £750 par ann. Salaire comme do du 27 février au 31 décembre 1856, à do.....				62	10	0			
Vicomte Bury.....		do Douze mois de salaire comme 1er commis, jusqu'au 31 décembre 1856.....				633	6	8			
R. T. Pennefather.....		do Salaire comme 2nd do, du 1er janvier jusqu'au 26 février 1856, à £336 par année.....									
Henry Cotton.....		do do comme do, du 1er février au 20 août, et du 1er novembre au 31 décembre 1856 à do.....				52	12	2			
R. T. Pennefather.....		do comme do, du 21 août jusqu'au 31 octobre 1856.....				270	11	3			
W. R. Bartlett.....		do Douze mois de salaire comme concierge, jusqu'au 31 décembre 1856.....				37	8	9			
G. M. Jarvis.....		do				104	3	4			
Philip St. Hill.....		do				1563	2	2			
		<i>Porté en l'autre part.</i>				7777	15	4			
											225223
											15
											7

Liste civile, Cétulé A... 18 Vic., ch. 89, et. 19 et 20 Vig., ch. 86.

EX VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Courant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Liste civile, Cedule B. 18 Vic. ch. 89, et 19 et 20 Vic., ch. 86.	George Boxall.....	Bureau de Secrétaire du Gouverneur Général.—(Cont.) Montant rapporté.....	1563	2	2	7777	15	4	925223	15	7			
	George E. Cartier.....	Douze mois de salaire comme messenger, jusqu'au 31 décembre 1856.....	93	15	0	1636	17	2						
	T. Lee Terrill.....	Bureau du Secrétaire Provincial.	494	10	2									
	E. Parent.....	Salaires comme secrétaire provincial, du 1er janvier jusqu'au 23 mai 1856, à £1250 par année.....	755	9	10									
	E. A. Meredith.....	do do, du 24 mai jusqu'au 31 décembre 1856, à do.....	660	0	0									
	T. D. Harrington.....	Douze mois de sal. comme assist. do, Est jusqu'au do do comme do, ouest jusqu'au do do do comme 1er commis grossoyeur, député gouverneur pour signer les licences de mariage. receveur des honoraires et payeur des dépenses contingentes des bureaux publics, jusqu'au 31 décembre 1856.....	560	0	0									
	Thomas Ross.....	Commis, Branche Est.	345	0	0									
	Henry Jarmy.....	Douze mois de salaire comme 1er commis, jusqu'au 31 décembre 1856.....	330	0	0									
	W. H. Jones.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, comme 3me do, jusqu'au do do do, comme 4me do, jusqu'au do do do, comme 5me do, jusqu'au do do do, comme gardien, jusqu'au do do do, comme concierge, jusqu'au do do do	330	0	0									
	John Cow.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, comme 3me do, jusqu'au do do do, comme 4me do, jusqu'au do do do, comme 5me do, jusqu'au do do do, comme gardien, jusqu'au do do do, comme concierge, jusqu'au do do do	330	0	0									
James Dorr.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, comme 3me do, jusqu'au do do do, comme 4me do, jusqu'au do do do, comme 5me do, jusqu'au do do do, comme gardien, jusqu'au do do do, comme concierge, jusqu'au do do do	330	0	0										

EX VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Courant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Liste civile, Cedule B. 18 Vic. ch. 89, et 19 et 20 Vic., ch. 86.	Grant Powell.....	Commis—Branche Ouest.	402	10	0	6099	14	4						
	Henry Steele.....	Douze mois de salaire comme 1er commis, jusqu'au 31 décembre 1856.....	300	0	0									
	Charles J. Birch.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, comme 3me do, jusqu'au do do do, extra do, jusqu'au do do do, do do do, jusqu'au do do do, comme clerc employé à arranger les archives à Montréal, jusqu'au do do do, comme messenger, jusqu'au do do do	270	0	0									
	George S. Bertrand.....	Bureau du Régistrateur Provincial.	156	5	0									
	H. R. Clackmeyer.....	Douze mois de salaire comme député regist. prov. et tra- ducteur français, jusqu'au 31 décembre 1856.....	201	6	0									
	C. J. Boulanger.....	do do do, comme 1er commis, jusqu'au do do do, 2nd do, jusqu'au do do do, extra do, jusqu'au do do do, do do do, jusqu'au do do do, do do do, jusqu'au do do do, do do do, jusqu'au do do do	183	0	0									
	J. N. Fradet.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, comme 3me do, jusqu'au do do do, extra do, jusqu'au do do do, do do do, jusqu'au do do do, do do do, jusqu'au do do do	93	15	0									
	Thomas Amiot.....	Bureau du Receveur Général.	460	0	0									
	William Kent.....	Salaires comme receveur général, depuis le 1er janvier jusqu'au 23 mai 1856, à £1250 par année.....	300	0	0									
	George H. Lane.....	do do do, depuis le 24 mai jusqu'au 31 décembre 1856, à do.....	200	0	0									
Amable Bélanger.....	Douze mois de salaire comme député, jusqu'au do do do, comme 1er commis do do do, 2nd do, do do do, 3me do, do do do, 4me do, do do do, jusqu'au do do do, et comptable, jusqu'au do do do, do do do, comme 5me do et commis gé- néral, jusqu'au do do do, comme 7me et clerc du fonds d'emprunt municipal, jusqu'au 31 mars 1856, à £250, et dep. le 1er av. au 31 déc. 1856, à £325	250	0	0										
J. A. Bélanger.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, 3me do, do do do, 4me do, do do do, jusqu'au do do do	183	0	0										
M. Valiquette.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, comme 3me do, jusqu'au do do do, 4me do, do do do, jusqu'au do do do	93	15	0										
F. P. Taché.....	Bureau du Receveur Général.	494	10	2										
Joseph C. Morrison.....	Salaires comme receveur général, depuis le 1er janvier jusqu'au 23 mai 1856, à £1250 par année.....	755	9	10										
C. E. Anderson.....	do do do, depuis le 24 mai jusqu'au 31 décembre 1856, à do.....	560	0	0										
Théophile Dufort.....	Douze mois de salaire comme député, jusqu'au do do do, comme 1er commis do do do, 2nd do, do do do, 3me do, do do do, 4me do, do do do, jusqu'au do do do, et comptable, jusqu'au do do do, do do do, comme 5me do et commis gé- néral, jusqu'au do do do, comme 7me et clerc du fonds d'emprunt municipal, jusqu'au 31 mars 1856, à £250, et dep. le 1er av. au 31 déc. 1856, à £325	402	10	0										
J. B. Stanton.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, 3me do, do do do, 4me do, do do do, jusqu'au do do do	318	0	0										
George C. Reiffenstein.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, 3me do, do do do, 4me do, do do do, jusqu'au do do do	330	0	0										
W. Hedger.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, 3me do, do do do, 4me do, do do do, jusqu'au do do do	318	0	0										
J. F. Pellant.....	do do do, comme 2nd do, jusqu'au do do do, 3me do, do do do, 4me do, do do do, jusqu'au do do do	270	0	0										
T. Braun.....	Trois	306	5	0										
		3754	15	0	17121	1	10		225223	15	7			

Porté en l'autre part.

EM VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£ s. d.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
		<i>Bureau du Conseil Exécutif.—(Continuation.)</i>						
		<i>Montant rapporté</i>	3398	15	0	29826	18	7
Liste civile, Cédula B., 18 Vic. ch. 78.	F. H. Himsworth	Douze mois de salaire comme commis additionnel, jusqu'au 31 décembre 1856.	228	15	0			
18 Vic. ch. 78.	do	do comme messenger, jusqu'au do.	93	15	0			
89, et 19 et 20 Vic. ch. 86.	do	do comme portier, jusqu'au do.	93	15	0	3815	0	0
		<i>Département des Travaux Publics.</i>						
	F. Lemieux	Quinze mois de salaire comme commissaire en chef, depuis le 1er oct. 1855, jusqu'au 31 déc. 1856, à £1250.	1562	10	0			
	Jean Chabot	Augmentation de salaire comme do, depuis le 1er jusqu'au 26 janvier 1856, à £450.	32	10	0			
	H. H. Killaly	Douze mois de salaire comme assistant commissaire, jusqu'au 31 décembre 1856.	960	0	0			
	Thomas A. Begly.	do do comme secrétaire, jusqu'au do	622	10	0			
	John Page	Salaire comme ingénieur en chef, depuis le 1er février, jusqu'au 31 décembre 1856, à £310 par année, inclus £60 d'augmentation pour 1855.	802	10	0			
	F. P. Rubidge	Onze mois de salaire comme assistant ingénieur et dessinateur jusqu'au 31 déc. 1856, à £460 par année.	421	13	4			
	Struthers Strang	Douze mois de salaire comme teneur de livre, depuis le 1er février, jusqu'au 31 mars, à £402 10s. par année.	67	1	8			
	James Turnbull	do do comme assistant do, jusqu'au 31 mars 1856, et neuf do comme teneur de livre, jusqu'au 31 décembre 1856.	281	11	8			
	Charles D. Shanly	Onze do do comme commis en chef, depuis le 1er février jusqu'au do	302	10	0			
	Joseph Guy	do do do comme commis, jusqu'au do	259	3	4			
	J. W. Harper	do do do do do	229	3	4			

C. W. Heath	do do do do	comme do et agissant comme payeur depuis do jusqu'au do	366	13	4			
Patrick Owens	do do do do	do do do do comme gardien de bureau jusqu'au do, à £104 par année	95	6	8			
Michael Walsh	do do do do	do do do do comme mess., jusqu. do, à £118 do	108	17	1			
Jean St. Pierre	do do do do	do do do do comme do, jusqu. do, à £93 15s.	85	18	9	6167	19	2
		<i>Bureau d'Agriculture et des Statistiques.</i>						
William Hutton	Douze mois de salaire comme secrétaire, jusqu'au 31 décembre 1856.	do do do do comme 1er commis et comptable jusqu'au do	460	0	0			
Evelyn Campbell	do do do do	do do do do comme 2nd do, jusqu'au do.	360	0	0			
N. F. Laurent	do do do do	do do do do comme 3me do, jusqu'au do.	300	0	0			
E. Deguise	do do do do	do do do do comme 4me do, jusqu'au do	270	0	0			
D. McLeod	do do do do	do do do do comme messenger, jusqu'au do.	250	0	0			
Michel Fiset	do do do do	do do do do comme do, jusqu'au do.	93	15	0			
John Johnston	do do do do	do do do do comme do, jusqu'au do.	93	15	0	1627	10	0
		<i>Département du Maître Général des Postes.</i>						
Robert Spence	Douze mois de salaire comme maître général des postes de la province, jusqu'au 31 décembre 1856.	do do do do comme maître général des postes de la province, jusqu'au 31 décembre 1856.	1250	0	0			
David Luck	Quinze mois de surcroît de salaire, comme gardien de la maison du gouvernement à Montréal, jusqu'au 31 décembre 1856, à £31 10s. par année	do do do do comme gardien de la maison du gouvernement à Montréal, jusqu'au 31 décembre 1856, à £31 10s. par année	39	7	6			
W. C. Crofton	Douze mois de salaire, comme commis dans le gouvernement civil, jusqu'au 31 décembre 1856.	do do do do comme commis dans le gouvernement civil, jusqu'au 31 décembre 1856.	300	0	0			
		<i>Procureurs et Solliciteurs Généraux.—Ouesl.</i>						
John A. McDonald	Douze mois de salaire comme procureur général ouest, jusqu'au 31 décembre 1856.	do do do do comme procureur général ouest, jusqu'au 31 décembre 1856.	1250	0	0			
Richard A. Harrison	do do do do	do do do do comme commis, jusqu'au do	250	0	0			
John A. McDonald	do do do do	do do do do d'un commis additionnel, jusqu. do	100	0	0			
do do do do	do do do do	do do do do d'un agent à Toronto, jusqu. do	100	0	0			
do do do do	do do do do	do do do do d'un messenger, jusqu'au do	93	15	0			
Henry Smith, junior	do do do do	do do do do comme sol. gén. ouest, jusqu. do	750	0	0	2543	15	0
		<i>Porté en l'autre part.</i>				45780	10	3
								225223
								15
								7

Liste civile, Cédula A., 18 et 14 Vic., chap. 37.

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Courant.		Total courant.	
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
		<i>Montant rapporté</i>							45730	10	3	225223 15 7
		<i>Procureurs et Solliciteurs Généraux.—Est.</i>										
	L. T. Drummond.....	Salaire comme procureur général Est, depuis le 1er janvier jusqu'au 23 mai 1856, à £1250 par année				494	10	2				
	George E. Cartier.....	do do, depuis le 24 mai jusqu'au 31 décembre 1856, à do				755	9	10				
	L. T. Drummond et George E. Cartier.....	Doize mois de salaire d'un commis additionnel, jusqu'à do				137	10	0				
	Dunbar Ross.....	do d'un messenger, jusqu'au do				62	10	0				
	George Fuitoye.....	do do comme sollic. général Est, j. do				750	0	0				
		do do comme secrétaire du département en loi de la couronne, jusqu'au do				500	0	0				
		DÉPENSES CONTINGENTES des DÉPARTEMENTS PUBLICS.							2750	0	0	
		<i>Bureau du Secrétaire Civil.</i>										
	Diverses personnes.....	Pour abonnements à divers papiers-nouvelles, et annonces en 1856	114	12	4							
	Maître gén. des postes.	Pour frais de port, depuis le 1er octobre 1855, jusqu'au 31 décembre 1856.	347	6	5							
	Desbarats et Derbshire	Pour impression faite et papeterie fournie, durant l'année 1856.	100	4	9							
	N. Samuels.....	Pour plumes métalliques.	117	6								
	McLear et Cie.....	Pour papeterie, etc.	16	13	8							
	A. H. Armour.....	Pour do	3	12	0							
	Compagnie de télégraphie de Montreal....	Pour messages télégraphiques	3	12	1							

J. Wingfield et George Smith.....	Doize mois d'allocation comme sergents d'ordonnance de son excellence le gouverneur général, jusqu'au 31 décembre 1851.....	71	8	4								
Philip St. Hill, concierge.....	Montant de diverses déboursés pour le département, en 1856.....	39	2	5								
George Mayes.....	Pour gravure de planches, etc.	38	17	6								
W. H. Lec.....	Pour de vieux statuts.....	0	10	0					737	17	0	
	<i>Bureau du Secrétaire Provincial.</i>											
Diverses personnes.....	Pour souscription à divers papiers-nouvelles et annonces, en 1856.....	193	16	8								
Maître gén. des postes.	Frais de port depuis le 1er juillet jusqu'au 31 déc. 1856.	72	5	9								
N. Samuels.....	Pour plumes métalliques.....	4	10	0								
W. Warren.....	Pour deux horloges de bureau.	13	10	0								
J. Griffiths.....	Pour sacs à lettres.	3	10	0								
Docteur Kane.....	Pour deux copies de son ouvrage	3	0	0								
W. W. Smith.....	Pour quatre do du tableau lithograp. de la cour seigneur.	4	0	0								
Desbarats et Derbshire	Pour impression et papeterie, durant l'année 1856	764	14	7								
H. Rowsell.....	Pour do do	119	0	10								
John Beatty.....	Pour do do do	50	7	0								
A. H. Armour.....	Pour do do do	21	17	0								
P. Sinclair.....	Pour livres, etc.	25	7	1								
Jacques et Hay.....	Pour réparation de meubles.	1	0	0								
J. E. Pelt.....	Pour câble de tableau	2	10	0								
T. D. Harrington.....	Pour certains petits déboursés du bureau.	23	7	7								
John Cow, concierge.....	Montant des déboursés faits par lui pour la même chose	59	11	2								
George Desbarats.....	Doize mois de loyer d'un local, à Montréal, servant à garder des documents publics, jusq. 1er nov. 1856.	25	0	0								
C. Deforest.....	Pour frais de transp. par l'exp. de trois caisses de statuts	7	7	6								
H. Lewis.....	Pour ouvrage de serrurerie.....	8	7	9								
J. Dorr et J. N. Fradet, Messagers.....	Doize mois d'allocation pour logements, jusqu'au 31 décembre 1856, à £30 par année chacun.....	60	0	0								
	<i>Porté en l'autre part.....</i>	1463	2	11					48530	10	3	225223 15 7

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£			s.			d.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Liste civile, Cédula B.	Thos. Ross et autres.	Bureau du Secrétaire Provincial.—(Continuation.) <i>Montant rapporté.</i>	1463	2	11	737	17	0	48530	10	3	225223	15	7
		Pour avoir copié les états de municipalités, les rapports de l'émigration et du surintendant de l'éducation, Est; y compris le rapport des juges du banc de la rein; etc., et les représentations des jurés sur les prisons, etc.; affaire Corrigan, et pour avoir copié divers autres documents demandés par une adresse de l'assemblée législative durant la dern. session.	345	8	3	1808	11	2						
		<i>Bureau du Régistrateur Provincial.</i>												
	Desbarats et Derbshire	Pour papeterie, etc., en 1856	232	4	5									
	R. Lewis	Pour un garté-feu dans le bureau.	3	15	0									
	McLear et Cie	Pour papeterie, etc.	20	1	11									
	A. H. Armour	Pour do	3	5	0									
	John Musson	Pour de la glace à Québec, en 1855	1	10	0									
	Maitre gén. des postes.	Pour frais de port, en 1856	12	6	7									
	M. Valiquette, (messager)	Pour déboursés du bureau	27	2	6									
	A. Bélanger	Pour do du do, Québec.	7	13	4									
	Thomas Amiol, (député régistrateur)	Pour un voyage de Toronto à Québec pour affaires publiques	32	10	0									
	W. Kent	Douze mois de salaire additionnel comme 1er commis du bureau, jusqu'au 31 décembre 1856	50	0	0									
	George H. Lane	do do comme 2nd do jusqu'au do	30	0	0									
	J. A. Bélanger	do do comme commis addit. jusq. do	17	10	0									
	W. S. Burrage	Salaire comme do depuis le 11 février jusqu'au 31 aout 1856, à 10s. par jour	101	10	0									

W. J. Goodeve	do	comme do, pour le mois de décembre 1856, à 12s. 6d. par jour	19	7	6									
George H. Lane	Pour services additionnels pour compléter les 2 volumes des index aux terres patentées par townships et par lots, dans le Bas-Canada, et connus comme index d'Huot, depuis l'Union des provinces jusqu'à l'année 1856 inclusivement		25	0	0	583	16	3						
		<i>Bureau du Conseil Exécutif.</i>												
Diverses personnes	Pour abonnement à divers papiers-nouvelles et annonces, en 1856		72	12	7									
J. Ridgway	Pour do anglais do		47	14	6									
J. E. Ellis	Pour réparations aux horloges du bureau.		10	5	0									
N. Samuel	Pour plumes métalliques.		4	2	6									
W. W. Smith	Pour six copies du tableau lithographié de la cour seign.		6	0	0									
Docteur Kane	Pour deux do de son ouvrage		3	0	0									
J. Pell	Pour une gravure		3	0	0									
Maitre gén. des postes.	Pour frais de port, dep. le 1er juil. 1855, jusq. 31 déc. 1856		23	19	4									
N. R. Brown	Pour livres, etc.		7	0	0									
Derbshire et Desbarats.	Pour do		18	19	0									
C. et J. Mitchell	Pour louage de voiture		395	2	10									
R. Lewis	Pour un rafraichissoir		4	10	0									
A. Conlon	Pour voyage		5	10	0									
Philip St. Hill	Pour déboursés faits pour le département		5	0	0									
Thomas Blakeney	Cinq mois de salaire comme commis additionnel, jusqu'au 31 mai 1856, à £12 10s. par mois		30	6	3									
Henry Alexander	174 jours comme do, entre le 23 avril et le 28 octobre 1856, et dans les mois de novembre et décembre 1856, à £150 par année.		62	10	0									
C. Baker	Seize mois de salaire comme messenger additionnel, jusqu'au 31 décembre 1856		99	0	0									
H. J. Morgan	do do comme do ju-qu'au do à 2s. 6d. par jour.		125	0	0									
William Morgan	do do comme do jusqu'au do à 1s. 6d. par jour.		45	15	0									
			27	9	0	1001	16	0	48530	10	3	225223	15	7
		<i>Porté en l'autre part.</i>				4132	0	5						

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.			Courant.						
			£	s.	d.	£	s.	d.				
Liste civile, Cédule B...		<i>Montant rapporté.....</i>				4132	5	5	225233	15	7	
		<i>Bureau de l'Inspecteur Général.</i>										
		Diverses personnes....	Pour abonnement à divers papiers-nouvelles et annonces, en 1856.....	4	10	10						
		Maitre gén. des postes.	Pour frais de port depuis le 1er juillet 1855, jusqu'au 31 décembre 1856.....	95	8	2						
		Derbshire et Desbarats.	Pour papeterie, etc.....	235	10	6						
		Thompson et Cie.....	Pour do.....	26	4	8						
		A. H. Armour.....	Pour do.....	15	17	7						
		J. Ellis.....	Pour nettoyage des horloges.....	3	0	0						
		R. Davis.....	Pour bougies.....	10	16	8						
		Merrick et Frères.....	Pour services.....	7	6	10						
		Archibald Cary et autres	Pour services additionnels rendus dans le bureau de l'inspecteur général pour préparer et copier les comptes publics du Canada pour 1855.....	11	2	6						
		James A. Green.....	Pour compiler le rapport du commerce pour la même année.....	25	0	0						
		David Ryan.....	Douze mois de salaire additionnel comme concierge et messager, jusqu'au 31 décembre 1856.....	10	8	4						
		Patrick Ryan.....	Quatre do comme messager additionnel, jusqu'au 30 avril 1856, à 37s. 6d. par mois.....	7	10	0						
		Thomas Lannen.....	Douze do comme do, jusqu'au 31 décembre 1856, à 5s. par jour.....	91	10	0						
	David Ryan.....	Montant des déboursés du département en 1856.....	142	17	9							
	H. Lewis.....	Pour ouvrage de serrurerie.....	6	13	3	799	17	1				
	Derbshire et Desbarats	<i>Département de l'Audition.</i>	163	7	6							

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.			Courant.						
			£	s.	d.	£	s.	d.				
Liste civile, Cédule B...		<i>Montant rapporté.....</i>				6350	10	8	225223	10	7	
		<i>Bureau du Receveur Général.</i>										
		Maitre gén. des Postes	Pour frais de port en 1856.....	18	3	3						
		McKean & Thompson	Pour ameublement du bureau.....	3	0	0						
		J. Ellis.....	Pour gravures pour do.....	8	17	6						
		R. Lewis.....	Pour rafraichissoirs.....	4	10	0						
		Diverses Personnes....	<i>Bureau du Receveur Général.</i>				197	18	3			
		Maitre gén. des Postes	Pour abonnement à divers papiers-nouvelles et annonces, en 1856.....	143	12	1						
		Desbarats & Derbshire	Frais de port depuis le 1er juil. 1855, jusq. 31 déc. 1856.	117	0	3						
		H. Roswell.....	Pour papeterie, &c.....	519	11	7						
		A. H. Armour.....	Pour do.....	2	12	6						
		N. Samuels.....	Pour do.....	13	7	6						
		W. Smith.....	Pour plumes métalliques.....	5	5	0						
		H. Lewis.....	Trois copies du tableau lithographié de la cour seigneur.	3	0	0						
		J. Ellis.....	Pour ouvrage de serrurerie.....	7	16	6						
	R. McLelling.....	Pour nettoyage les horloges, &c.....	2	0	0							
	J. E. Fell.....	Pour transport de débentures de New-York.....	7	10	0							
	McLear & Co.....	Pour un cadre de tableau.....	2	10	0							
	John Irwin.....	Pour le dictionnaire impérial et supplément.....	7	6	10							
	P. McCaffrey.....	Cinq mois de salaire comme messenger additionnel, jusqu'au 31 mai 1856, à 5s. par jour.....	38	0	0							
	De Verd Fisher.....	Pour sciage et charriage de bois pour les bureaux du receveur et de l'inspecteur général.....	35	0	0							
	F. Casault.....	Deux mois de salaire comme commis additionnel jusqu'au 31 décembre 1856, à 10s. par jour.....	30	10	0							
	William Hedge et autres	Pour montant des déboursés faits par le département en 1856.....	124	15	0							
	Diverses Personnes....	Pour ouvrage additionnel fait dans et pour le bureau du receveur général, pour préparer les débentures pour le gouvernement prov. durant l'année 1855.	160	17	8							
	Maitre gén. des Postes	<i>Département des Travaux Publics.</i>				1220	14	11				
	Diverses Personnes....	Pour abonnement à divers papiers-nouvelles et annonces, durant l'année 1856.....	38	6	3							
	Maitre gén. des Postes	Frais de port depuis le 1er juil. 1855, jusq. 31 déc. 1856.	33	6	9							
		<i>Montant rapporté.....</i>	71	13	0	6350	10	8	225223	10	7	

No. 12.—(Continuation.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	AQUIPAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Courant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Liste civile, 12 Vic. ch. 38, 18 Vic. ch. 88, et 19 et 20 Vic. ch. 86.	Edmond Bowen..... do..... D. Mondélet..... Charles D. Day..... James Smith..... Représentants de feu George Vanitélson..... Jean Chabot.....	Montant rapporté..... Cour Supérieure. Douze mois de salaire comme juge en chef, jusqu'au 31 décembre 1856..... Augmentation sur do, depuis le 1er jusqu'au 26 janvier 1855, à £250 par année..... Douze mois de salaire comme juge puisné, jusqu'au 31 décembre 1856..... do do comme do, jusqu'au do..... do do comme do, jusqu'au do..... Salaire comme do, depuis le 1er jusqu'au 26 janvier 1856 à £1000 par année..... do comme do, depuis le 20 septembre jusqu'au 31 décembre 1856, à do.. 279 17 9	1250 0 0 18 15 0 1000 0 0 1000 0 0 1000 0 0 409 0 2 1000 0 0 1000 0 0 1000 0 0 1000 0 0 1000 0 0	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 2 0 0 0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 2 0 0 0 0 0 0 0 0	4250 0 0 1268 15 0 8409 0 2 650 0 0	281254 5 10							
	John G. Thompson....	Juges de Circuit. Douze mois de salaire comme juge de circuit, district de Gaspé, jusqu'au 31 décembre 1856.....												

J. F. DeBlois..... Hypolite Guy..... John S. McCord..... William Power..... Jean C. Bruneau..... Jean A. Taschereau..... David Roy..... William K. McCord.....	do do comme do, jusqu'au do..... do do comme do, District de Montréal jusqu'au do..... do do comme do, District de Québec, jusqu'au do..... do do comme do, jusqu'au do..... do do comme do, jusqu'au do..... do do comme do, District d'Ottawa, jusqu'au do.....	650 0 0 650 0 0 650 0 0 650 0 0 650 0 0 650 0 0 650 0 0 650 0 0	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	5850 0 0 222 4 4 208 6 8 83 6 8 455 3 4 26 10 4 74 19 10 556 13 6	513 17 8	20391 12 10 281254 5 10
Henry Black..... Charles Drolet..... J. B. Parkin.....	Cour de Vice Amiral. Douze mois de salaire comme juge, jusqu'au 31 décembre 1856..... Quinze do comme régistateur, depuis le 1er octobre 1855, jusqu'à £166 13s. 4d. par an. Douze do comme maréchal, jusqu'au do.....						
William L. Felton, Conseil de la Reine. do..... do..... Thomas McCord, avo- cat..... Thomas Pope.....	Poursuites Criminelles. Pour services professionnels, cour du banc de la Reine, à Sherbrooke, en février et septembre 1856..... Services professionnels et assist. hors de terme en 1853 et 1854, dans le district de St. François et par-tie de Montréal..... do, au bureau du procureur général Est, depuis le 7 janvier jusqu'au 11 février 1856, à £2 10s. par jour, et dépenses de voyage de Sherbrooke et revenir..... do, pour conduire les affaires de la couronne dans le district d'Ottawa, en 1855 et 1856..... do, durant l'investigation des circonstances de la mort de feu Charlotte Todd.....	95 3 4 250 0 0 110 0 0					

L'À VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant			Courant.			
			£	s.	d.	£	s.	d.	
Liste civile, Cédule A, 19 et 20 Vic. ch. 86.	R. McKay	Services professionnels au terme de la cour du banc de la Reine, à Montréal, en mars 1856	55	13	6	202	12	10	
	Henry Driscoll, conseil de la Reine	do, à do, en octobre 1856, y compris d'autres services, durant neuf mois, à venir au 30 septembre 1856	172	16	8				
	T. J. J. Loranger, conseil de la Reine	do, de la part de la couronne, à Montréal, entre le 14 novembre 1855 et le 31 décembre 1856	217	16	8				
	Andrew Stewart, conseil de la Reine	Pour services professionnels au terme criminel de la cour du banc de la Reine, à Québec, en juillet 1856, et assistance à la cour entre le 15 février et le 1er août 1856	38	10	0				
	J. E. Turcotte, conseil de la Reine	do, à Trois-Rivières, durant le terme criminel de septembre 1856	146	0	0				
	J. C. Monk, conseil de la Reine	do, dans la cause de Gray, à Huntingdon	49	0	0				
	Thomas L. Terrill	Pour services profes. entre les années 1852 et 1855	63	0	0				
	J. C. Taché	Pour conduire les affaires de la cour à Kamouraska	200	0	0				
	Sir L. H. LaFontaine, baronnet	Allocations de Circuit.	10	0	0	1453	16	10	
	Thomas C. Aylwin	Etant l'allocation ordinaire pour assister à la cour d'appel, à Québec, en janvier et en juillet 1856, et au terme criminel du banc de la Reine, à Trois-Rivières, en septembre 1856	75	0	0				
		do	la cour criminel, à Trois-Rivières, en janvier, à Sherbrooke, en février, et à Aylmer, en juin, et à la cour d'appel, à Québec, en juillet 1856	100	0	0			

James Smith	do, à Sherbrooke, en février, à Ottawa, en juin 1856	50	0	0									
C. Mondelet	do, à Québec, en janvier, à Aylmer, en février et juillet, à Trois-Rivières, en juin, et à la cour d'appel, à Québec, en juillet 1856	125	0	0									
C. D. Day	do, à Aylmer, en février, et à Sherbrooke, en juin 1856	50	0	0									
William Badgley	do, à Kamouraska, en mars 1856, et à la cour d'appel, à Montréal, en mai 1856	50	0	0									
E. Bowen	do, à Montréal, en mai et en juin, à Sherbrooke, en février et en juin, et à la cour de circuit, Portneuf, en mai 1856	112	10	0									
A. N. Morin	do, à Trois-Rivières, en juin 1856	25	0	0									
R. E. Caron	do, à Montréal, en mai	25	0	0									
J. F. Duval	do, do, do	25	0	0									
W. C. Meredith	do, do, do et Kamouraska, en mars 1856	50	0	0									
D. Mondelet	do, à Québec, en juillet, et aux cours de circuit d'Yamaska et d'Arthabaska	50	0	0	737	10	0						
J. B. Parkin, juge suppléant	do au circuit Est de St. François, en septembre 1855, et pour assistance aux enquêtes et aux sessions de la cour supérieure, à Québec, en janvier, février et mars 1856	120	0	0									
Henry Driscoll, juge suppléant	do à la cour, à Trois-Rivières, en février 1856	25	0	0									
R. E. Caron	do au circuit de Leeds, en do	12	10	0									
E. Short	do à Kamouraska, en avril, à Sherbrooke, en septembre, et à la cour d'appel, à Montréal, en octobre, et à Kamouraska, en novembre 1856	100	0	0									
Ed. Bowen	do aux circuit de Staunstead et de Richmond, en novembre 1855, et do, y compris Eastern et Wolfe, en janvier, mai et septembre 1856, et à la cour d'appel, en juin et octobre 1856	225	0	0									
	do à la cour de circuit de Ste. Marie de la Beauce, en juillet, et Portneuf, en septembre, et à la cour supérieure, à Kamouraska, en octobre 1856	50	0	0									
	Porté en l'autre part.	533	10	0	737	10	0	21745	9	8	281254	5	10

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.			Courant.						
			£	s.	d.	£	s.	d.				
19 et 20 Vic. chap. 86.	A. N. Morin	<i>Allocation de Circuit.—Continuation.</i> <i>Montant rapporté.</i>	532	10	0	737	10	0	281	254	5	10
	James Smith	Étant l'allocation ordinaire pour assister à la cour de circuit, à Lothière, et à la cour d'appel, à Montréal, et à Kamouraska, en novembre 1856.	62	10	0				217	45	9	8
	F. O. Gauthier, juge suppléant.	do	50	0	0							
	Sir L. H. Lafontaine, baronnet	do	47	10	0							
	J. F. Duval	do	50	0	0							
	Thomas C. Aylwin	do	100	0	0							
	William Badgley	do	75	0	0							
	C. D. Day	do	75	0	0							
	W. C. Meredith	do	25	0	0							
	J. S. McCord	do	50	0	0							
	H. Guy	do	12	10	0							
	D. Mondelet	do	12	10	0							
		do	50	0	0							
		<i>Dépenses Contingentes des Shérifs.</i>				1142	10	0	1880	0	0	

W. S. Sewell, shérif, Québec	Balance des dépenses contingentes de son bureau, jusqu'au 30 juin 1856.	3311	11	8								
do	A compte de do pour le semestre expiré le 31 décembre 1856.	1000	0	0	4311	11	8					
John Boston, shérif, Montréal	A compte des dépenses contingentes de son bureau, pour le semestre expiré le 31 décembre 1855.	500	0	0								
do	A compte de do, pour l'année 1856.	5800	0	0	6300	0	0					
Isaac G. Ogden, shérif, Trois-Rivières	Balance des déboursés de son bureau, pour l'année expirée le 30 juin 1856.	278	12	10								
do	A compte de do, pour le semestre expiré le 31 décembre 1856.	400	0	0								
George F. Bowen, shérif, St. François.	Balance des déboursés de son bureau, jusqu'au 31 décembre, 1855.	393	17	0	678	12	10					
do	A compte de do, pour l'année 1856.	1600	0	0								
do	Pour le salaire de deux tourne-clefs, pour les six mois expirés le 31 décembre 1855, à 6s. chaque par jour.	46	0	3	2039	17	0					
Martin Shephard, Shérif, Gaspé	A compte des déboursés de son bureau pour l'année 1856.	150	0	0								
do	Pour le salaire d'un tourne-clef à Percé, 157 jours, et un à New Carlisle, 60 jours, à 5s. chaque par jour.	56	0	0								
L. M. Coutlee, shérif, Ottawa	Balance pour réparat. faites aux prisons de Percé et le N.C.	100	6	6	306	6	6					
Ovide Marineau, shérif, Kamouraska.	A compte des déboursés de son bureau, pour l'année 1856.				700	0	0					
do	do do, pour do				150	0	0					
Charles Dery	Honoraires et déboursés comme greffier de la couronne, à Kamouraska, semestre expiré le 31 déc. 1853.								1486	8	0	
	<i>Coroners.</i>								26	2	10	
J. A. Panet, Québec.	Douze mois de salaire comme coroner, jusqu'au 31 décembre 1856.	111	2	0								
	<i>Porté en l'autre part.</i>	111	2	0					38138	0	6	281254
												5
												10

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Total courant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
19 et 20 Vic. chah. 86.	F. Dasylva	Grands Constables.—(Continuation.) <i>Montant rapporté</i>	14	10	2	1980	3	7	41827	7	2	281254	5	10
	do	Salaires comme grand constable, à Trois-Rivières, depuis le 7 juillet jusq. 31 déc. 1856, à £30 par année	100	0	0									
	Philip Burns	A compte de ses honoraires et déboursés pour l'ann. 1856	100	0	0									
	George A. Fearon	do do comme ci-devant	13	19	6									
	Eleazar Clark	Douze mois de salaire comme grand constable, à St. François, jusqu'au do	30	0	0									
	do	A compte de ses honoraires et déboursés, jusqu'au 30 juin 1856.....	283	3	9									
	John Gordon	Quinze mois de salaire comme grand constable, à Ottawa, depuis le 1er octobre 1855, jusqu'au 31 décembre 1856, à £30 par année.....	37	10	0									
	do	Balance de ses honoraires et déboursés, pour les dix-huit mois expirés le 31 décembre 1856.....	187	2	6									
	Severin Dupuy	Douze mois de salaire comme grand constable, à Kamouraska, jusqu'au 31 décembre 1856.....	30	0	0									
	do	Montant de ses honoraires et déboursés, semestre pour le expiré le 30 juin 1856.....	2	5	0									
	James McLaren	<i>Gardiens des Prisons et des Palais de Justice.</i> Salaires comme gardien de la prison, à Québec, depuis le 15 jusq. 31 mars 1855, à £138 17s. 9d. par année	6	11	2									
	do	Douze mois de salaire comme do, jusq. 31 décembre 1856	250	0	0									
	do	do de deux tourne-clefs, jusq. do, à 5s. chaq. par jour	183	0	0									
	Thomas McGinn	do do comme concierge de la prison de Montréal, jusq. au 31 décembre 1856.....	250	0	0									
	Richard Gennis	do do comme concierge de la prison à Trois-Rivières, jusq. au 31 décembre 1856.....	100	0	0									
	do	do de deux tourne-clefs jusqu'au do, à 5s. par jour.....	183	0	0									
	Patrick Read	do do comme concierge de la prison à St. François, jusqu'au do.....	100	0	0									
	John Murphy	do do comme do à Ottawa, jusqu'au do	100	0	0									
	George F. Bowen	do do d'un tourne-clef à St. François, jusqu'au do, à do.....	91	10	0									
	L. M. Coutlee	do do do à Ottawa, jusqu'au do, à do.	91	10	0									
	O. Martineau	do do do do à Kamouraska, jusqu'au do, à do.	91	10	0									
	Martin Sheppard	do do do do district de Gaspé, jusqu'au do, à do.....	183	0	0									
	H. Desjardins	do do comme concierge de la prison et du palais de justice à Kamouraska, jusqu'au 31 déc. 1856.	100	0	0									
	Joseph E. Tuzo	Quinze do comme do à Percé, jusqu'au do, y compris l'augmentation de £20, pour 1855.....	90	0	0									
	William Adams	Six do comme do à New-Carlisle, jusqu'au 31 décembre 1855, à £40 par année.....	20	0	0									
	do	Douze do comme do, jusqu'au 31 décembre 1856, y compris l'augmentation de £20 pour 1855.	80	0	0									
	Patrick Lowe	do do comme concierge du palais de justice, à Québec, jusqu'au do.....	150	0	0									
	Amable Loiseau	do do comme do, à Montréal, jusq. do.	150	0	0									
	Joseph Robitaille	do do comme do, à Trois-Riv., jusq. do.	50	0	0									
	C. M. Hyndman	do do comme do, à Sherbrooke jusq. do.	25	0	0									
	Joseph Morin	<i>Médecins des prisons.</i> Douze mois de salaire comme médecin, à Québec, jusq. au 31 décembre 1856.....	222	4	4									
	Pierre Beaubien	do do comme do à Montréal, jusq. au do.	272	4	4									
	George Badeaux	do do comme do à Trois-Rivières, jusq. do.	55	11	0									
		<i>Porté en l'autre part</i>	549	19	8									
			46901	2	10							281254	5	10

		£		s.		d.		Total courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
	2295	1	2		46901	2	10	281254	5	10

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	S E R V I C E.	£			s.			d.			Total courant.			
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
19 et 20 Vic., chap. 86.	William Hume	<i>Cours de Circuit.</i> —(Continuation.) <i>Montant Rapporté.</i>	728	2	11							281	254	5	10
	B. L. LePage	Douze mois de loyer d'une cour de justice, à Leeds, jusqu'au 8 août 1856	10	0	0										
	L. N. Gauvreau	do do, à Terrebonne, et dép. conting. pour 1855	80	9	6										
	C. Du Berger	Loyer de do, à l'Isle Verte, et dépenses contingentes, jusqu'au 31 décembre 1856	33	7	6										
	J. B. F. Painchaud	Douze mois do, et dépenses contingentes de do, au Saguenay, jusqu'au 30 septembre 1856	27	5	0										
	F. H. Marchand	do aux îles de la Magdeleine, pour l'année 1856	10	0	0										
	F. H. LeMaire	Montant de loyer et dépenses contingentes de do à St. Jean, jusqu'au 1er novembre, 1856	67	10	0										
	John Fraser	Douze mois de loyer de do, à St. Benoit, jusqu'au 1er mai 1856	25	0	0										
	J. O. Bastien	do et dépenses contingentes de do, à Ristigouche, jusqu'au 24 mai 1856	25	0	0										
	P. Cowan	Douze mois do et do, de do, à Vaudreuil, jusqu'au 1er août 1856	53	17	6										
	Thomas C. Coleman	Loyer et dépenses contingentes, à Missisquoi, pour 18 mois, depuis le 1er avril 1855, jusq. 1er oct. 1856	57	10	0							1118	2	5	
	Alexander Gill	<i>Divers items de frais de Justice.</i>													
	J. B. Duggan	Montant de la récompense offerte pour l'appréhension de P. Elford	50	0	0										
		Signification de warrants, etc., dans des pour. criminelles	6	19	0										
		Pour 41 jours d'assistance comme interprète du grand jury à la cour du banc de la reine et aux sessions trimestrielles, à Québec, durant l'année 1856, i.e., 5 jours à 11s. 8d. et 36 jours à 20s.	38	18	4										

C. Alleyn	Montant de frais comme avocat de la couronne, dans la cause de J. J. Hays et W. M. Kelly, en cour supérieure, Bas-Canada	8	1	9											
C. J. Cournoil	Montant de dépenses pour se rendre à St. Jean Chrysostôme avec un parti de police, pour arrêter certains personnes accusées de félonie, en fev. 1856	21	10	1											
do	Pour dépenses de lui-même et d'un écrivain durant l'enquête, du meurtre de M. Norman, à St. Thimothee	11	5	0											
do	do se rendre de Montréal à St. Jean Chrysostôme et revenir, pour mettre les évaluateurs en force de faire opérer certaines parties de l'acte 18 Vic. ch. 100	111	0	6											
C. F. Shiller	Montant des honoraires et allocations à lui dus comme surveillant des témoins de la couronne, à Montréal, pour le semestre expiré le 30 juin 1856	143	15	7											
Green et Doucet	A compte de certains déboursés de leur bureau, en affaires criminelles, comme greffiers de la paix, à Québec en 1856	187	1	3											
W. A. Townsend	Pour paiement du mémoire de frais taxé sur l'appel dans la cause de Simard vs. Townsend, émeute Garazzi.	65	0	0											
John Maguire, inspecteur et surintendant de police, Québec	Pour payer un écrivain employé huit jours dans une enquête sur le prétendu racolage du port de Québec, à 15s. par jour	37	8	4											
W. L. Felton, conseil de la reine	Pour payer les services rendus par un officier de police secrète contre des faussaires dans les townships de l'est, depuis novemb. 1854, jusqu'à oct. 1855	6	0	0											
R. B. Johnson	Etant son salaire et ses allocations comme magistrat spécial dans le district de St. François et ailleurs, pour les neuf mois expirés le 30 septembre 1856	195	0	0											
do	A compte de la paie et des dépenses contingentes de la force de police sous son command. dur. l'an. 1856	513	15	0											
do	Pour payer une gratification de £25 au grand constable Wilde, et de £37 10s. à B. Fitzpatrick et à Patrick Ford, chacun, pour l'arrestation de Hagan, un des accusés du meurtre de R. Corrigan	3408	9	0											
	<i>Porté en l'autre part.</i>	4760	8	3											
		100	0	0											
		51878	7	1											
		281254	5	10											

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Courant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
Liste civile, Cédule A. 12 Vic. chs. 63 et 64, 16 Vic. ch. 196, 18 Vic. ch. 89, et 19 et 30 Vic. ch. 36.	Divers officiers de justice, Bas-Canada, ...	<i>Divers items de frais de Justice.—(Continuation.)</i> <i>Montant rapporté.</i>	60829	6	2	281254	5	10
	William H. Blake....	Douze mois de salaire comme chancelier, jusqu'au 31 décembre 1856.	1250	0	0			
J. C. P. Esten.....	do	comme vicaire, jusqu'au do	1000	0	0			
J. C. Spragge.....	do	comme do, jusqu'au do	1000	0	0			
A. N. Buell.....	do	comme maître jusqu'au do, y compris une année d'arrérages, £60	620	0	0			
William Stanley.....	do	comme commis dans son bur. jusqu'au do, y compris une année d'arrérages, £50	300	0	0			
Alexander Grant.....	do	comme régistrateur, jusqu'au do, y compris une année d'arrérages, à £60	520	0	0			
John Black.....	do	comme commis dans son bureau, jusqu'au do, y compris une année d'arrérages, £50	300	0	0			
ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.			67002	14	2			
CANADA OUEST. <i>Cour de Chancellerie.</i>								

A. N. Buell.....	Dépenses contingentes de son bureau, douze mois, pour l'année expirée 30 juin 1856	910	6					
Alexander Grant.....	do do do	176	13	10				
<i>Cour du Banc de la Reine.</i>			5176	4	4			
Sir J. Robinson.....	Douze mois de salaire comme juge en chef, jusqu'au 31 décembre 1856	1666	13	4				
William H. Draper....	Salaire comme juge puisné, depuis le 1er janvier, jusqu'au 4 février 1856, à £1,000	96	3	0				
Archibald McLean....	do comme do, depuis le 5 février jusqu'au 31 décembre 1856, à do	903	17	0				
R. E. Burns.....	Douze mois de salaire comme do, jusqu'au do	1000	0	0				
<i>Cour des Plaids Communs.</i>			1000	0	0			
J. B. Macaulay.....	Salaire comme juge en chef, depuis le 1er janvier jusqu'au 4 février, à £1250 par année	120	3	10				
W. H. Draper.....	do do, depuis le 5 février jusqu'au 31 décembre 1856, à do	1129	16	2				
Archibald McLean....	do comme juge puisné, depuis le 1er janvier jusqu'au 4 février 1856 à £1000 par année	1000	0	0				
John H. Hingery.....	do comme do, depuis le 5 février jusqu'au 31 décembre 1856, à do	903	17	0				
W. B. Richards.....	do comme do, jusqu'au do	2000	0	0				
L. Hayden.....	Douze mois de salaire comme greffier de la couronne et des plaids, jusqu'au do, y compris une année d'arrérages, £60	520	0	0				
A. F. Scott.....	do do comme commis senior de do jusqu'au do	300	0	0				
George C. Goldsmith..	do do comme do junior de do jusqu'au do, y compris do £37 10s	225	0	0				
L. Hayden.....	Dépenses contingentes de son bureau, pour l'année expirée le 30 juin 1856	163	1	8				
<i>Porté en l'autre part.</i>			4458	1	8			
			80303	13	6	281254	5	10

MONTANT DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Total courant.	
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
2 Vic ch. 58. 13 Vic. ch. 63, 18 Vic. ch. 89. et 19 et 20 Vic. ch. 83.	Charles C. Small do John Small Thomas Coxwell D. Cameron H. J. Friel Peter Murtagh Peter O'Reily Peter Inglis R. V. Griffiths do	<p><i>Montant Rapporté.....</i></p> <p><i>Cours du Banc de la Reine et des Plaids Communs.</i></p> <p>Douze mois de salaire comme greffier de la couronne et des plaids, jusqu'au 31 décembre 1856, y compris une année d'arrérages, £60.....</p> <p>Dépenses contingentes de son bureau et celles de la cour supérieure et des bureaux dans Osgoode Hall, pour les neuf mois expirés le 30 septembre 1856</p> <p>Douze mois de salaire comme commis senior de do jusqu. do y compris une année d'arrérages, £50.....</p> <p>do do comme do junior de do jusqu'au do, y compris une année d'arrér., £37 10s.</p> <p>Salaire comme député-greffier de la couronne et des plaids, pour le com. de Brant, depuis le 13 avril jusqu'au 31 décembre 1855, à £30 par année, et £75 pour l'année 1856.....</p> <p>Douze mois do comme do Carleton, jusqu'au 31 décembre 1856.....</p> <p>do do comme do, Elgin, jusqu'au do.....</p> <p>Quinze do do comme do, Front-nac, Lennox et Addington, depuis le 1er octobre 1855, jusqu'au do, à £100 par année.....</p> <p>Neuf do do comme do Grey, jusqu'au 30 septembre 1856, à £75 par année.....</p> <p>Trois do do comme do Haldimand, jusqu'au 31 décembre 1855, à £20 do.....</p> <p>Douze do do comme do jusqu'au do 75 0 0 1856.....</p>	96 10 2	100 0 0	100 0 0	125 0 0	56 5 0	80 0 0	80303 13 6	281254 5 10

MONTANT DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Total courant.											
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.									
	G. Northrop W. L. P. Eager Hugh Johnston do Thomas A. Ireland John R. Gemmill William D. Miller Thomas D. Campbell Robert W. Campbell J. B. Askin D. Mc G. Askin R. D. Chatterton J. B. Rapalje J. V. Ham James Kintrea Alexander McGregor John Twigg J. W. Martson	<p>Quinze do do comme do, Hastings, depuis le 1er oct. 1855, jusq. do, à £100 par ann.</p> <p>Douze do do comme do, à Halton, j. do</p> <p>Trois do do comme do, à Huron et Bruce, jusqu'au 31 décembre 1855, à £20 par année.....</p> <p>Douze do do, jusq. do, 1856 75 0 0</p> <p>do do comme do, Kent, jusq. do</p> <p>Quinze do do comme do, Lambton, depuis le 1er octobre 1855, jusq. do, à £75 par année.....</p> <p>Trois do do comme do, Lincoln et Welland, jusq. 31 décembre 1855, à £91 par année, et semestre, jusq. 30 juin 1856, à £100 par année.....</p> <p>Six do do comme do, Leeds et Grenville, jusqu'au 30 juin 1856.....</p> <p>do do comme do, jusqu'au 50 0 0 31 décembre 1856.....</p> <p>Douze do do comme do, Middlesex, jusqu'au 30 septembre 1856.....</p> <p>Salaire comme do, depuis le 29 nov., jusq. 31 décembre 1856, à do.....</p> <p>Douze do do comme do, Northumberland, j. do</p> <p>Trois do do comme do, Norfolk, jusqu'au 31 décembre 1855, à £20 par année, et £75 pour l'année 1856.....</p> <p>Douze do do comme do, Ontario, jusq. do</p> <p>do do comme do, Oxford, jusq. do</p> <p>Trois do do comme do, Perth, jusqu'au 31 décembre 1855, à £20 par année, et £75 pour l'année 1856.....</p> <p>Salaire comme do, Prince Edward, depuis le 1er sept. jusqu'au 31 décembre 1856, à £25 par année, et do pour do.....</p> <p>Trois do do comme do Prescott et Russell, jusq. 31 décembre 1856, à £30 par année, et do pour do</p> <p><i>Porté en l'autre part.....</i></p>	125 0 0	75 0 0	80 0 0	100 0 0	93 15 0	73 10 0	100 0 0	108 19 4	100 0 0	80 0 0	100 0 0	80 0 0	83 6 8	80 0 0	1937 6 2	1839 15 9	80303 13 6	281254 5 10

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Total courant.					
			1839	15	9	£	s.	d.	£	s.	d.			
9 Vic. ch. 58, et 12 Vic. chap. 63.	A. S. McDonald.	Cours du Banc de la Reine et des Plaids Communs— (Continuation.) Montant rapporté	1937	6	2	1839	15	9	80303	13	6	281254	5	10
	R. McDonald.	Trois mois de salaire comme député greffier de la couronne et des plaids, pour les comtés de Stormont, Dundas et Glengary, jusq. 31 décembre 1855, à £75, et six mois, jusq'au 30 juin 1856, à £100												
	H. Gowan.	Salaire comme do, depuis le 11 septembre, jusq. 31 décembre 1855	99	3	8									
	J. Colquhoun.	Trois do comme do, Simcoe, jusq. 31 décembre 1855, à £20 par année, y compris £75 pour l'année 1856	80	0	0									
	Thomas Fortye.	do do comme do, Waterloo, jusq'au 31 décembre 1855, à £30 par année, y compris do	82	10	0									
	James Smith.	do do comme do, Peterborough et Victoria, jusq'au 31 décembre 1855, à £20 par année, y compris do	80	0	0									
	James Hough.	do do comme do, Willington, jusq'au 31 décembre 1854												
	N. F. Fitch.	Salaire comme do, depuis le 13 mai, jusq. 31 décembre 1855, à £20 par ann. y compris £75 pour l'an. 1856	92	8	4									
	Hamilton Biggar.	Salaire comme do, Welland, depuis le 12 mai jusq'au do, à £75 par année	47	16	0				2419	4	2	4258	19	11
		Administration de la Justice Criminelle.												
		Etant le montant à lui payable comme trésorier du comté de Brant, pour les frais d'administration												

D. O'Connor.	do	de la justice criminelle dans ce comté, depuis le 5 juillet 1855, à venir aux sessions de juillet 1856, inclusivement	1317	0	3									
George Bullock.	do	comme do, Carleton, pour le semestre expiré le 31 décembre 1855	403	17	2									
Henry Black.	do	comme do, Essex, pour l'année expirée le 30 juin 1856	737	14	8									
William Ferguson.	do	comme do, Elgin, depuis le 1er juillet 1855, à venir aux sessions de juillet 1856, inclusiv.	632	12	4									
F. LePan.	do	comme do, Frontenac, Lennox et Ad- dington, depuis do jusq'au do	970	13	1									
George Brown.	do	comme do, Grey, pour l'année expirée le 30 juin 1856	284	2	4									
A. P. Farrell.	do	comme do, Huron et Bruce, pour l'an- née 1855	426	2	7									
F. McAnany.	do	comme do, Haldimand, depuis le 1er juillet 1855, jusq. sessions de juillet 1856, inc.	751	1	7									
Alexander Charteris.	do	comme do, Hastings, depuis do jusq. do	406	3	2									
A. Vidal.	do	comme do, Halton, depuis do jusq. do	417	10	7									
Daniel McDougall.	do	comme do, Kent, depuis do jusq. do	950	16	8									
J. L. Schofield.	do	comme do, Lambton, depuis do jusq. do	354	10	1									
W. H. Radenburch et William Fraser.	do	comme do, Lincoln et Welland, depuis le 1er juill. 1855, jusq. sessions de juill. 1856, inclus.	765	3	4									
W. W. Street.	do	comme do, Leeds et Grenville, depuis do jusq'au 30 juin 1856	564	17	8									
Henry Groff.	do	comme do, Lanark et Renfrew, depuis do jusq'au 19 novembre 1855	606	16	2									
A. A. Burnham.	do	comme do, Middlesex, pour le semestre expiré le 31 décembre 1855	1776	19	11									
William Paxton.	do	comme do, Norfolk, depuis le 1er juil- let 1855, jusq'au 19 novembre 1856	580	11	5									
James Kintrea.	do	comme do, Northumberland et Duriam, pour le semestre expiré le 31 décembre 1856	804	9	5									
	do	comme do, Ontario, depuis le 1er juil- let 1855, jusq'aux sessions d'avril 1856	465	5	7									
	do	comme do, Oxford, depuis le do, jusq'aux sessions de juillet 1856	834	4	8									
		Porté en l'autre part	14050	12	8				84562	13	5	281254	5	10

EX VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Total courant.				
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.		
7 Will. IV. chap. 1, 18 et 19 et 20 Vic. ch. 86.	R. Dempsey	Poursuites criminelles.—Continuation. <i>Montant rapporté.</i>	1030	10	0	1089	98	1	1	281	254	5	10
	P. M. Vankoughnet	Pour services professionnels rendus aux assises du printemps, 1856, à Wellington et Waterloo; et aux do de l'automne, à Grey et Ontario.	147	10	0								
	Thomas Kirkpatrick	do do, York et Peel.	109	10	0								
	D. G. Miller	do do, Frontenac, Lennox et Addington.	55	10	0								
	A. J. McDonell	do do, Oxford, Norfolk et Perth; et do d'automne à Oxford.	222	9	4								
	H. C. R. Beecher	do do, Perth	14	10	0								
	George A. Philpots	do do, d'automne 1855, à Kent et Middlesex; et do du printemps, 1856, au circuit ouest à do d'automne, Elgin et Middlesex.	450	12	6								
	George Sherwood	do do, printemps 1856, à Peterborough et Victoria, Northumberland et Durham, et Ontario.	91	5	0								
	A. Campbell	do do, Cornwall et Ottawa.	22	10	0								
	G. B. Lyon	do do, Kingston	31	5	0								
	D. B. Reed	do do, automne 1855, au circuit Est.	106	0	0								
	Robert Cooper	do do, 1856, à Brant.	110	10	0								
	Thomas Robertson	do do, Lambton, Kent, Essex, Huron et Bruce	178	8	9								
	G. B. L. Fellowes	do do, à Berlin et Stratford.	64	10	0								
	John O'Reilly	do do, à Lanark et Renfrew; Prescott et Russell, Leeds et Grenville, et Stormont, Dundas et Glengary.	123	10	0								
	R. McDonald	do do, à Wentworth, et Peterborough et Victoria.	230	0	0								
	M. C. Cameron	do do, à Lincoln.	59	10	0								
		do do, printemps, à Brant.	28	0	0	3066	0	7					

		Divers items de frais de Justice.			Total			
£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
69	0	0	69	0	0			
150	0	0	150	0	0			
75	0	0	75	0	0			
60	0	0	60	0	0			
213	1	1	213	1	1			
63	7	3	63	7	3			
25	13	4	25	13	4			
5	0	0	5	0	0			
25	0	0	25	0	0			
50	0	0	50	0	0			
1128	31	6	1128	31	6			
757	4	8	757	4	8			
281	254	5	281	254	5			

Porté en l'autre part.

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£ s. d.		£ s. d.		Total courant.				
			£	s.	d.	£	s.	d.			
12 Vic. ch. 27 et 33, 18	D. W. McDonald	Assemblée législative.—(Continuation.) <i>Montant rapporté</i>	2850	0	0	18387	6	1	109448	5	5
19 et 20 Vic. ch. 90	W. B. Lindsay, greffier	Quinze mois de salaire comme sergent d'armes, depuis le 1er octobre 1855, jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.	125	0	0						
19 et 20 Vic. ch. 86	do	A compte des dépenses contingentes de l'assemblée législative	10000	0	0						
	do	do, suivant do, 28	10300	0	0						
	do	do, suivant do, 27	42000	0	0						
	do	Etant pour payer l'indemnité des membres de l'assemblée législative, durant la dernière session du parlement	63000	0	0	64975	0	0			
	Derbshire et Desbarats imprim. de la Reine.	A compte de l'impression des statuts de la dernière session du parlement									
	do	Pour 150 copies en anglais et 300 copies en français des statuts révisés du Bas-Canada à 13s. 6d. ch.	5726	10	0						
	George Futvoye	Pour services pour préparer les actes des municipalités, de la représent., seigneurial et autres, pour l'imp.	202	10	0	118	0	0			
	do	Pour préparer les index des actes des municipalités et des chemins et seigneurial	50	0	0						
	G. W. Wickstead	Pour services comme greffier en loi du gouvernement, pour l'année 1855-6, y compris £18 pour une copie de son rapport sur les actes de 1854-5.	21	0	0	6900	0	0			
	Derbshire et Desbarats	A compte des dépenses encourues pour emballer les livres et les adresser, y compris la distribution des lois, jusqu'au 31 octobre 1856.				500	0	0			

	£ s. d.		£ s. d.		Total	
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Dépenses d'Élections.</i>						
Thomas Rubidge	98	11	9			
James Morris	150	16	0			
Daniel DeHertel	23	0	1			
William Kingsmill	53	0	6			
C. A. Richardson	30	11	6			
F. X. Gation	64	10	7			
J. W. D. Mootie	57	19	0			
William S. Sewell	35	7	6			
J. G. Taché	1	16	0			
R. A. Fortier	42	1	0			
Simon Fraser	61	10	6			
John Mercer	237	7	0			
H. St. Germain	176	8	6			
V. A. L. Demartigny	211	14	6			
P. Gosselin	748	13	6			
William Ritchie	312	17	6			
J. Lachaine	206	17	9			
N. G. Reynolds	155	0	10			
E. C. Thomas	175	18	8			
D. B. Read	2833	2	8			
A. Polette	1100	0	0			
Derbshire et Desbarats	1100	0	0			
do	91	7	8			
do	440	0	11			
	2731	8	7			
	2000	0	0			
				£	117444	17
				£	526898	2
						9

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
9 Vic. ch. 27, 13 et 14 Vic.	Rev. E. Ryerson.	Montant rapporté.....									
ch. 48 et 19 et 80 Vic	John G. Hodgins.	ÉDUCATION.									
ch. 86.	Thomas Hodgins.	CANADA OUEST.									
	Rev. E. Ryerson	Douze mois de salaire comme surintendant de l'éducation, jusqu'au 31 décembre 1856	1136	17	1				2611	17	1
	do	do comme député et commis senior, jusqu'au do	750	0	0						
	do	do comme 2nd commis, jusqu'au do	450	0	0						
	do	Dépenses contingentes de ce département pour l'année expirée le 30 septembre 1856.....	275	0	0						
	do	Pour salaires des officiers et autres dépenses contingentes de l'école normale à Toronto, pour l'année expirée le 31 mars 1857.....	1136	17	1				2611	17	1
	do	Étant pour faciliter l'assistance des instituteurs pour se former à icelle, pour do							1500	0	0
	do	Pour le soutien des écoles normale et modèle, et du journal de l'éducation, pour 1856.....							1000	0	0
	do	Pour le mettre en état de payer les items de dépenses ci-dessous ment. pour des fins d'éducation savoir :							1000	0	0
		Pour les écoles communes.....	2473	5	0						
		Pour les écoles dans les townships pauvres.....	500	0	0						
		Pour les instituteurs surannés.....	500	0	0						
		Pour la bibliothèque et le musée.....	500	0	0						
		Pour les sciences pratiques.....	200	0	0						
		Pour les écoles de grammaire.....	3278	15	0						
		Pour les inspecteurs des écoles de grammaire.....	125	0	0						
		Pour les commis de dépôt.....	175	0	0				3000	0	0

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
David Buchan	do	Montant de la subvention accordée au collège du Haut-Canada pour 1856.....	1111	2	2				3911	2	2
S. D. Rice.	do	do Collège Victoria, pour do	750	0	0				400	22	19
John Hamilton	do	do Queen's Collège, pour do	750	0	0						
Trés. rev. A. McDonell	do	do Collège Régopolis, à Kingston, pour do	750	0	0				7483	10	0
Rev. J. Mahos.	do	do Collège St. Michel, à Toronto, pour do	350	0	0						
Rev. P. Hébert.	do	do Collège de Bytown, pour do	300	0	0						
		Mons.—La somme suivante chargée contre ce fonds dans le compte de l'an. dern., à la p. 109, au lieu de l'avoir été contre le fonds des écoles de grammaire, 2 V., c. 19									
		Total pour l'éducation, ouest.....							32539	9	3
		ÉDUCATION.									
		CANADA EST.									
P. J. O. Chauveau	do	Deux mois de salaire comme surintendant de l'éducation, jusqu'au 31 décembre 1856.....	750	0	0						
do	do	Pour le mettre en état de payer les salaires de ses commis, pour l'année expirée do	725	15	3						
J. J. Iappare	do	Neuf mois de salaire comme messager, jusqu'au 30 septembre 1856, à £93 15s. £70 6 3									
P. J. O. Chauveau	do	do Salaire de do, jusq. 31 décembre 1856... 11 4 3	81	10	5						
do	do	A compte des dépenses contingentes de son bureau, pour l'année 1856.....							2624	0	11
Rollo Campbell.	do	Pour impression faite durant le semestre expiré le 31 décembre 1856.....	1056	15	3						
P. J. O. Chauveau, surintendant de l'éducation	do	Pour le mettre en état de payer les salaires des inspect. d'écoles, pour l'an. 1856	4382	12	9						
C. Chagnon	do	Salaire comme inspecteur d'école, pour le comté de Berthier, depuis le 1er jusq. 23 juillet 1855, à £218 10s. par an.	13	13	5						
		Porté en l'autre part.....	4382	12	9				32539	9	3
									526893	2	9

No. 12.—(Continuation.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£			s.			d.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
16 Vic. ch. 18, 18 Vic. ch. 90, 19 Vic. 47 et 19 et 20 Vic. ch. 86.	William Evans	Agriculture—Est.—(Continuation.) <i>Montant rapporté</i>	4370	11	3	1000	0	0	9253	10	0	621500	9	4
	Trésorier du bureau d'agriculture du Bas-Canada, pour la mettre en état de payer aux diverses sociétés d'agriculture de comté, la part de l'octroi législatif qu'elles ont droit de recevoir pour l'année 1856. savoir :—		102	15	0									
	Au comté de Québec		176	12	0									
	Aux divisions Nos. 1, 2 et 3, Mégantic		200	0	0									
	do do, Missisquoi		200	0	0									
	Au comté de Rimouski		200	0	0									
	Aux divisions Nos. 1, 2 et 3, Richelieu		200	0	0									
	do do Nos. 1 et 2, Rouville		200	0	0									
	do do, St. Maurice		200	0	0									
	do do, Shefford		200	0	0									
	do do Nos. 1, 2 et 3, Saguenay		200	0	0									
	Au comté de Stanstead		186	15	0									
	do Terrebonne		200	0	0									
	do Trois-Rivières		200	0	0									
	do Témiscouata		72	0	0									
	Aux divisions Nos. 1 et 2, Deux-Montagnes		200	0	0									
	do do Vandreuil		200	0	0									
	Au comté de Chambly		200	0	0									
	do Richmond		193	10	0									
	do Ottawa		200	0	0									
						7703	3	3	8702	3	3	17955	13	3
		Total pour l'agriculture												

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£			s.			d.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
	Louis Massue	HOPITAUX ET AUTRES INSTITUTIONS DE CHARITÉ.												
	J. B. Trestler et Jos. Bouret	Trésorier et l'un des Commissaires pour le soutien des malades indigents dans le district de Québec, étant la somme des dépenses faites pour eux durant l'année expirée le 30 juin 1856							803	2	5			
	John McDougall	Montant de l'octroi pour les mêmes fins, dans le district de Montréal, pour 1856							1000	0	0			
	John Molson	Montant des dépenses pour le même objet, pour le district des Trois-Riv. pour l'année expirée le 30 juin 1856.							572	9	0			
	Mme M. Walker	Octroi pour venir en aide à la Corporation de l'Hôpital général à Montréal, pour 1856							1000	0	0			
	Henrietta Geddes	do do directeurs de l'asile des orphelins protestants à Québec, pour do							100	0	0			
	Eliza M. Massue	do do aux dames de la société Bienveillante, Montréal, pour do							100	0	0			
	Mme Jane Ross et Mme M. J. Tylce	do do asile des orphelins catholiques romains, Québec, pour do							100	0	0			
	Eliza Taylor	do do asile des orphelins protestants de Montréal, pour do							150	0	0			
	Joseph C. Quesnel	do do asile des orphelins, Québec, pour do							100	0	0			
	Mme M. A. Murray	do do association des dames charitables de l'asile des orphelins catholiques romains, Montréal, pour do							100	0	0			
	S. J. Lynn	do do refuge des orphelins protestants et société de secours aux filles, Toronto, pour do							200	0	0			
	Benjamin Workman	do do asile des orphelins catholiques romains do, pour do							200	0	0			
	Sœur St. Jean de Chantal	do do hospice de la maternité de l'université à Montréal, pour do							75	0	0			
	Charles McGrath	do do sous les soins des sœurs de la Miséricorde, pour do							75	0	0			
	Marie F. Roy	do do hospice de la maternité, Toronto, pour do							75	0	0			
	Rev. Joseph Auclair	do do asile du Bon Pasteur, Québec, pour do							75	0	0			
	Sœur M. J. H. Deschamp	do do hospice de la maternité, do pour do							75	0	0			
		do do hôpital-général des sœurs de charité, Montréal, pour do							250	0	0			
									5050	11	5	639756	2	7
		Porté en l'autre part												

En VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Total courant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
19 et 20 Vic. ch. 86.	J. B. Raymond	Milice et Force Enrollée.—(Continuation.) Montant Rapporté.....							2840	6	8	67899	16	0
	Sir J. D. H. Hay, bart.	Neuf mois de salaire comme 4e commis, depuis le 1er avril jusq. 31 décembre 1856, à £250 par année.							187	10	0			
	E. Bartlett	Salaire comme commis additionnel, depuis le 14 janvier jusq. do, à £187 10s par année.							181	0	11			
	P. L. McDonell	Deux mois de salaire comme do, jusq. do							187	10	0			
	Henry Smeaton	Trois do comme commis, jusq. 31 mars 1856, à £187 10s par année.							46	17	6			
	William Ermatinger	Douze do comme messager, jusq. 31 décembre 1856.							93	15	0			
	Col. G. F. De Rottenburg	Salaire comme officier inspecteur d'état major, Canada Ouest, depuis le 24 janvier jusq. 30 juin 1856, à £400 par année							174	14	6			
	do	Pour le mettre en état de payer au lieu. col. McDougall dix mois de salaire comme officier inspecteur d'état major, Canada Ouest, jusq. au 31 décembre 1856, à £400 par année						333	6	8				
	do	do dix-huit assistants-adjudants-généraux, pour l'année expirée le 30 juin 1856, à £30 chaque.						540	0	0				
	do	do Henry Goodwin comme gardien des arsenaux, pour le Haut-Canada, pour les quatre mois expirés do, à £75 par année						25	0	0				
	Captaine Ramsay	Cavalerie. Pour dix jours d'exercice, 1re compagnie de cavalerie volontaire de Montréal.	153	5	0									
	do	do 2me do, do.	269	15	0									
	do	do 1re do, do, d'York.	208	10	0									

do	McLeod	do	2me do, do	114	15	0													
do	Oswald	do	compagnie de St. Andrews	273	10	0													
do	Ryckman	do	1er do Wentworth	241	0	0													
do	Sweetman	do	compagnie d'Adolphustown	251	6	0													
do	Wigle	do	do, Sandwich	230	5	0													
do	Major Dickinson	do	do, Cornwall	263	10	0													
do	Capitaine Pope	do	do, Cookshire	247	15	0													
do	do Rivers	do	do, London	165	2	6													
do	Major Strange	do	do, Kingston	257	6	0													
do	Capitaine Bate	do	1re do Ste. Catharines	228	10	0													
do	Major A. D. Bell	do	No. 1, Québec				3197	19	6										
<i>Compagnies de Carabiniers.</i>																			
do	Capitaine Hayes	do	Pour dix jours d'exercice, 2me compagnie de carabiniers volontaires de Toronto, durant l'année 1856.	198	10	0													
do	Nickinson	do	do 3me do de do	176	0	0													
do	Brooke	do	do 1re do de do	178	10	0													
do	Kingsmill	do	do compagnie de carabiniers de Guelph	143	10	0													
do	Fletcher	do	do 2me do do Montréal	426	0	0													
do	Lyman	do	do en 1855 et 1856	162	0	0													
do	Devlin	do	do compagnie de carabiniers, do do	221	0	0													
do	Bertram	do	do do, do, 1856	188	15	0													
do	Bussières	do	do 3me do do, do	166	0	0													
do	Cornell	do	do 4me do do, do	318	5	0													
do	Burns	do	do compagnie de carabiniers de Québec	191	0	0													
do	Clark	do	do 2me do do, 1856	166	0	0													
do	Smithe	do	do compagnie de carabiniers, Ste. Catharines, 1855	191	0	0													
do	Macdonal	do	do do Brockville, 1856	109	5	0													
do	Gray	do	do do Hamilton	113	10	0													
do	Hammond	do	do 1re do do	121	0	0													
do	Ruttan	do	do 2me do London	108	15	0													
do	Wright	do	do compagnie de carabiniers, Cobourg	151	0	0													
do	Durie	do	do do Brantford	107	15	0													
do	Macreas	do	do do Barre	82	2	7													
										4096	6	2	3711	14	7	67899	16	0	
																		Porté en l'autre part.....£ 3519 17 7	

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£ s. d.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
Liste civile, Cédules A et B. 18 Vic, ch. 4, 48 et 50, et 19 et 20 Vic. ch. 86.		<i>Phares et service des côtes.—(Continuation.)</i> <i>Montant rapporté.</i>						
	W. C. Cassels.....	Pour une traite au pair, sur Halifax, en faveur du receveur général de la Nouvelle-Ecosse, étant la part de cette province dans les frais de l'entretien des phares dans les îles St. Paul et Scatarie, dans le golfe, pour l'année 1855				24988	18	2
	A. Gamache et F. Gendreau.....	Saluaire comme gardien d'un dépôt de provisions à West Bay, île d'Anticosti, depuis le 26 octobre 1854 jusqu'au 30 juin 1856, à £50 par année.....	84	2	0			
	Bernard Bradley.....	Douze mois do comme do, à Shallop Creek, do jusqu'au do.....	50	0	0			
	Pierre Brochu.....	Quinze mois d'allocation pour être resté sur le chemin de Kempt pour assister les voyageurs, depuis le 1er juillet 1855 jusqu'au 30 sept. 1856, à £25 par année.....				184	2	0
	Jonathan Noble.....	do comme do, depuis do jusqu'au do.....	31	5	0			
	Marcel Brochu.....	do comme do, au pied du lac Metapediac, depuis do jusqu'au do.....	31	5	0			
	Thomas Evans.....	Dix-huit mois do, à Assametquagat, depuis le 1er janvier 1855 jusqu'au do.....	37	10	0			
	P. Fortin.....	Balance de son salaire comme magistrat spécial, et de celui du capitaine Talbot, son équipage, et autres dépenses pour la protection des pêcheries, par la goélette "La Canadienne," pendant la saison de 1855.....	345	3	0			
	G. T. Davie.....	Pour l'hivernement de la dite goélette dans son bassin à la Pointe Lévi, vis-à-vis Québec, pour 1855.....	60	0	0			
	do.....	Pour réparations à do.....	164	1	10			
						131	5	0

P. Fortin.....	A. compte de son salaire et autres dépenses, pour la protection des pêcheries, en 1856.....	1325	0	0					
Weatherley et Boyd.....	Pour prime d'assurance sur £3000 sur la goélette, pour 1856.....	165	0	0					
	Total, phares et service des côtes.....				2059	4	10	1	
								27994 4 1	
ÉMIGRATION.									
A. C. Buchanan.....	Douze mois de salaire comme premier agent d'émigration, jusqu'au 31 décembre 1856.....				504	8	8		
do.....	Six mois de dépenses contingentes de son bureau, jusqu'au 30 juin 1856.....				148	6	8		
do.....	Pour cette somme, étant l'excédant des dépenses en 1855, suivant état, No. 18, de la dite année, page 207, votée dans les estimés de 1856.....				2731	3	3		
do.....	Cette somme, pour subvenir aux dépens. de l'émigrat., pour la prés. ann., telle que vot. dans les estimés de 1856.....				3000	0	0		
	Total, émigration.....							6582 18 7	
PENSIONS.									
Samuel Gale.....	Douze mois de pension comme ci-devant juge, à Montréal, jusqu'au 31 décembre 1856.....	600	0	0					
J. R. Rolland.....	Quinze do comme do, depuis le 1er octobre 1855, jusqu'au do, à £316 16s.4d par année.....	1018	10	0					
A. De Salaberry.....	do do depuis le do jusqu'au do, à £55 11s par année.....	69	8	9					
Jane Livingstone.....	Douze do do, jusqu'au 31 décembre 1856.....	55	11	0					
G. H. Ryland.....	do do, comme ci-dev. secrét. de l'administration des biens des jésuites, B.-C., jusqu'au do.....	50	0	0					
	Total, émigration.....	174	19	9	1618	10	5	749480 13 7	

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	AQUIPAYÉ.	SERVICE.	Courant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
2 Vic. ch. 2, 18 Vic. ch. 90, et 19 et 20 Vic. ch. 86.		<i>Institutions Publiques.—(Continuation.)</i> <i>Montant rapporté.</i>	6550	0	0	759301	1	7
	J. E. Johnstone.....	Montant de l'octroi pour venir en aide à l'Institut des Artisans de Sorel, pour 1856	50	0	0			
	W. E. Murray.....	do Aymer, comté d'Elgin, pour do	50	0	0			
	R. McLean.....	do Institut des cultivateurs et des artisans, d'Yar, pour do	50	0	0			
		<i>Observatoire de Toronto.</i>						
	George F. Kingston....	Neuf mois de salaire comme professeur de Météorologie, Toronto, jusqu'au 31 septembre 1856, à £340 par année	255	0	0			
	do	Pour le mettre en moyen de payer le sal. des offrs. ainsi que les dépen. conting. d'une partie de l'année 1856.	600	0	0			
	J. Worthington.....	Pour ouvrage fait à l'observatoire.	13	8	4			
	J. Carr.....	do	22	19	3			
	Joseph Ferguson.....	do	25	2	6			
	E. C. Scarlet.....	Pour bois de construction.	32	3	9			
	Charles March.....	Pour peinture et vitrage.	21	15	11			
	G. H. Cheney & Cie.	Pour divers objets fournis.	148	18	11			
	George Roberts.....	Pour do	7	13	9			
	Cumberland et Storm..	Pour services professionnels.	72	17	7			
		<i>Observatoire de Québec.</i>						
	Lieut. E. D. Ashe, M.R.	Douze mois de salaire comme surintendant de l'observatoire de Québec, y compris un assistant et les dépenses contingentes pour l'année expirée le 31 décembre 1856.	1300	0	0			
			409	15	10			

Dr. William Marsden..	Exécuteur de G. R. Brown, architecte, pour plans, etc., d'un collège nautique, Québec.	62	10	0				
	Total, institutions publiques.				8322	5	10	
	SERVICE OCÉANIQUE ET INTÉRIEUR DES STEAMERS.							
François Baby.....	Montant de l'octroi pour le tonnage des steamers en bas de Québec, en 1856	11	300	0				
Calvin et Breck.....	A compte de leur contrat pour le touage des steamers au-dessus de Montréal.	6000	0	0				
George Platt.....	Montant de son salaire et de ses dépenses de voyage comme surintendant, jusqu'au 1er mai 1857.	630	12	2				
James Beaty et autres.	Pour annonces	19	5	8				
Hugh Allan.....	Trois versements sur le contrat du service océanique des steamers, à £24,000 sterling, par année, égal à.	21	900	0				
	Total, service océanique et intérieur des steamers.	6649	17	10				
	POLICE.							
John Maguire.....	Douze mois de salaire comme inspecteur et surintendant de police, Québec, jusqu'au 31 décembre 1856.	400	0	0				
do	Montant de la paie de deux hommes de police, depuis le 1er décembre 1855 jusqu'au 30 novembre 1856, à 5s. chaque par jour.	183	0	0				
do	Pour dépenses contingentes de son bureau, pour le semestre expiré le 31 décembre 1855.	7	11	3				
William Ermatinger..	Salaire comme inspecteur et surintendant de police, Montréal, dep. le 1er jusqu'au 28 janvier 1856, à £400 par année.	590	11	3				
C. J. Coursol.....	do comme do, depuis le 29 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à do.	400	0	0				
	Total, Police.	1173	11	3				
	Total, Police et autres.	3984	9	17				
	Total, Police et autres.	8074	73	5				

Porté en l'autre part.

No. 12.—(Continuation.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYE.	SERVICE.	£ s. d.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
2 Vic., ch. 2, 16 Vic. ch. 156, 18 Vic. chap. 4, et 19 et 20 Vic. ch. 86.	C. J. Ceursol. do do	<i>Police.—(Continuation.)</i> <i>Moyens rapportés.</i> Montant de la paie de deux hommes de police, depuis le 1er février jusqu'au 31 décembre 1856, à 5s. chaque par jour Pour payer le salaire d'un commis additionnel dans son bureau, pour l'année 1856, à 10s. par jour A compte de la paie et des dépenses contingentes de la police riveraine de Montréal, entre le 1er décembre 1855 et le 1er mai 1856. Cette somme votée dans les estimés de 1856, pour faire face au surcroît de la dépense encourue pour la police riveraine de Québec, en 1855, suivant l'état no. 17 de cette année-là, page 214. do pour combler le déficit du même fonds, pour l'année 1856.	400 0 0 167 10 0 183 0 0 750 10 0 1750 0 0 221 1 10 750 0 0	590 11 3 750 10 0 1750 0 0 971 1 10 2721 1 10 12 10 0 226 13 3 150 0 0	807 473 5 3 1341 1 3			
	Lieut. Colonel J. G. D. Tulloch do Joseph Wilson, J.P. R. S. M. Bouchette.	Pour payer le Dr. Campbell, de Niagara, pour être allé, avec un détachement de pensionnaires, réprimer une émeute sur le chemin de fer de Buffalo à Brantford, en janvier 1855. do les pensionnaires du Sault Ste. Marie, qui font le service d'une force de police, pour le semestre expiré le 31 décembre 1856 A compte d'autres dépenses se rattachant à cette force. Pour rembourser à J. Wilson, J.P. du Sault Ste. Marie, l'argent qui lui a été volé, et p. payer les pensionnaires						

		enrôlés de cet endroit, pour le trimestre expiré le 31 mars 1857.	282 2 9	671 6 0	4733 9 1
		Total, police.		£	£
		<i>IMPRESSIONS DIVERSES.</i>			
	Derbshire et Desharats	A compte de l'honnement à la "Gazette du Canada," et des an. en icelle, y comp. les impres. en gen. en 1856		2021 6 2	
	C. Dunlevie	Pour impressions pour le bureau de l'inspecteur général.		62 3 6	
	D. P. Myrand	Pour certaines traductions pour la "Gazette du Canada."		13 10 0	
		Total, impressions diverses.		£	£
				2095 19 8	
		<i>TRAVAUX ET ÉDIFICES PUBLICS.</i>			
		<i>DOUANES.</i>			
		<i>Québec.</i>			
	William Thomas	Etant le premier prix pour plans	250 0 0		
	G. K. et E. Radford	do second do	100 0 0		
	G. T. Cary et autres	do pour annonces pour plans	145 5 2		
	T. A. Begly	do pour payer divers comptes	29 4 7		
	J. P. M. Lecour	do pour services se rattachant à do	10 7 6		
	W. G. Pemberton	do pour do	9 0 0		
	F. P. Rubidge	do frais de voyage à Toronto, pour examiner les plans	12 10 0		
	J. W. Dunscomb	do pour ouvrages faits et matériaux fournis	22 10 0		
	Thomas McGreevy	do pour salaire comme surintendant de bâtisse, jusqu'an 30 novembre 1856.	12000 0 0		
	J. B. Derome	do pour do pour mai, juin et août 1856, pour tracer des plans, etc.	80 5 0		
	John Jones	do Pour l'achat d'un site pour la douane.	18 15 0		
	do	do six mois d'intérêt sur le dit achat	5000 0 0		
			150 0 0		
			17827 17 3		
			17827 17 3		
					814302 14 0

Porté en l'autre part.

ES VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£ s. d.		Courant.		Total courant.	
			£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
16 Vic., chap. 156, 18 Vic., chs. 40 et 19, et 20 Vic., ch. 86.	Hopkins, Lawford et Nelson F. J. Rastrick	Douanes.—(Continuation.) Montant rapporté Hamilton. Pour services professionnels, se rattachant à do do do Kingston.	17827	117 3	17827	117 3	814303	14 0
	William Ferguson Thomas C. Pidgeon Hopkins, Lawford et Nelson James Beaty, et al.	Pour l'achat d'un site pour la douane. Pour ouvrage fait lors de l'érection. Pour services professionnels. Pour annonces	86	17 11	2000	0 0		
		BUREAUX DE POSTE. Hamilton.	4	15 10	146	13 9		
	E. Richards Sharp et Houston J. E. Thompson Joseph Faulkner William Turpin John Webber et Cie D. McNab et Cie N. B. Robins F. J. Rastrick	Pour ouvrage fait do do do do do do do do do do do do Pour palissade en fer, etc. Pour services professionnels	200 850 19 250 240 68 12 181 50	0 7 8 13 9 0 0 0 0 0 0 15 0 0 0	1871	16 5		
		Toronto.						

McBain et Witherow T. A. Begly	Pour ouvrage fait à do do do	183 22	18 4	205	16 4		
William Ferguson Hopkins, Lawford et Nelson Mathews et Overland James Beatty	Pour achat d'un site pour le bureau de poste Pour services professionnels Pour ouvrage fait Pour annonces	2000 166 412 5	0 9 0 7	2583	19 4		
J. B. Derome Joseph Fluet C. Baillargé Corporation de la Cité de Québec P. Gauvreau	Hôpital de Marine, Québec. Salaire comme surveillant, pour novembre 1855, et mars, avril et juillet 1856. do en plein comme do, depuis le 1er sept. 1855, jusqu'au 31 décembre 1856. Pour services professionnels Pour introduire l'eau dans l'hôpital. Salaire comme surintendant, pour octobre 1855. Pour louage de cabinet. Pour certains services A compte de son contract pour travaux. do do do do Pour annonces	26 113 162	5 0 16 9				
William L. Hunter H. Barber J. Dorval A. Robitaille	Mors.—Reçu pour la vente des apprentis. Palais de Justice et Prisons. Pour peindre la cotte d'armes royales, pour le palais de justice de Sherbrooke. Pour ouvrage fait pour do do prison de Québec. do do	3409 170	11 3 12 1	3238	19 2		
	Porté en l'autre part.	28	15 11	28175	2 3	814303	14 0

No. 12.—(Continuation.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£ s. d.			£ s. d.			Total courant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
Licite civile, Cédule B. ch. 106, 18 et 90, et 19 et 20 Vic. ch. 86.	A. J. Russell	Pour encourager l'établissement des Terres Vacantes de la Couronne, dans le Haut-Canada.	100	7	5				64496	19	9	814302	14	0
	T. Bouthillier	Monlant rapporté.												
	F. Fortier et B. Cimon.	Pour Dépenses encourues comme surveillant du pont sur Constance Creek.	100	0	0									
	Joseph Cauchon, commissaire des terres de la couronne.	A compte des dépenses de l'ouverture des chemins sous sa surintendance.	1500	0	9									
	do	Pour les remboursements de cette somme, dépensée sur le chemin de St. Urbain à la baie Ha! Ha! sur le Saguenay.	488	9	4									
	do	Pour l'ouverture de chemins dans le comté d'Argenteuil.	150	0	0									
	do	Pour faire des fossés, pour compléter le chemin Belair, dans le comté de Québec.	50	0	0									
		Pour la confection de certains chemins.	10767	0	0	13153	16	9						
		Haut-Canada.												
	P. M. Vankoughnet.	Pour l'ouverture du chemin de Kingston à Perth.	1000	0	0									
	A. J. Russell	A compte des travaux qui se font sur le chemin d'Ottawa à Opeongo.	3000	0	0	4000	0	0	17155	16	9			
	Peter Monseil, garde magasin de l'artillerie.	A compte sur les salaires du département du génie, des garde-magasins, etc., sur les canaux de Rideau et d'Ottawa, pour l'année 1856.							11135	0	0			
		Total, travaux et édifices publics.										92787	16	6
		ANNUITES DES SAUVAGES.												

J. C. Morrison, receveur général.	Pour le mettre en moyens de payer ces annuités, pour l'année expirée le 30 septembre 1856.	6655	0	0										
do	Montant payable au département des sauvages, pour leur profit, Bas-Canada.								1000	0	0			
do	do au do, pour annuités des sauvages, lacs Supérieur et Huron, pour l'année 1856, suivant le traité de 1850.								1100	0	0			
	Total, annuités des sauvages.											8755	0	0
	TENURE SEIGNEURIALE.													
S. Lelièvre.	A compte des salaires et dépenses contingentes des commissaires nommés en vertu de cet acte.	16000	0	0										
B. H. Lenoire.	Pour rembourser la banque du peuple de l'intérêt avancé aux commissaires pour les lots et ventes.	20000	0	0										
F. McCulloch.	do la banque de la cité, pour do	14904	3	0										
P. B. Dumoulin.	Montant des droits seigneuriaux, cens et rentes, auxquels il a droit, jusqu'au 11 novembre 1856, comme seigneur du fief de Godfroy ou Haut Boch, et maintenant en possession du gouvernement.								613	8				
R. Miller.	Etant le remboursement du produit de deux licences d'auberge porté par erreur au compte de la tenure seigneuriale.								1212	0				
	Total, tenure seigneuriale.											50923	8	8
	FONDS D'AMORTISSEMENT.													
	Pour la somme suivante transmise à la banque d'Angleterre pour placement, s. c. £50012 13s. 0d. sterling, 24s. 4d. courant, égal à.											60848	14	5
	Porté en l'autre part.											1027617	13	7

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Total courant.	
			£	s.	d.	£	s.	d.		
		<i>Montant rapporté</i>							1027617	13 7
		DÉPENSES DE LA TRANSLATION DE QUÉBEC A TORONTO.								
		<i>Bureau du secrétaire du gouverneur-général.</i>								
19 et 20 Vic., ch. 86.	Henry Cotton.....	Balance de ses frais de déménagement, comme 1er commis.	31	2	10					
	Philip St. Hill.....	do do comme gardien de bureau et messenger.....	6	13	11					
	George Boxall.....	do do comme messenger.....	29	7	5					
	A. McEwan.....	Montant des do des domestiques du gouverneur-général.....	67	8	5					
		<i>Bureau du Secrétaire Provincial.</i>							134	12 7
	G. E. Cartier.....	Frais de déménagement de Québec à Toronto du secrétaire provincial.....	158	11	11					
	E. A. Meredith.....	Balance de ses do comme assist.-secrétaire, Ouest	62	15	0					
	Etienne Parent.....	Montant de do comme do Est.....	156	10	8					
	T. D. Harrington.....	Balance de do comme premier commis	28	3	3					
	Thomas Ross.....	do do do Est.....	103	5	3					
	S. Tetu.....	do do do do do	22	19	1					
	Grant Powell.....	do do do comme 5me do do	23	17	5					
	C. J. Birch.....	do do do comme premier commis, Ouest.	26	4	3					
	G. S. Bertrand.....	do do do comme 3me do do	46	13	2					
	H. R. Glackmeyer.....	do do do comme do do additionnel	13	5	11					
	James Dorr.....	do do do comme do do	24	3	6					
	I. N. Fradet.....	do do do comme messenger.....	30	0	1					
	L. Valiquette.....	do do do comme do do	17	9	11					
	John Gow.....	do do do comme do do	7	12	5					
		<i>Bureau du Régistrare Provincial.</i>							721	11 9

	Thomas Amiot.....	Balance de frais de déménagement comme dépt. regist.	25	4	7					
	William Kent.....	do do do comme 1er commis	21	6	6					
	George H. Lane.....	do do do comme 2nd do	9	10	1					
	M. Valiquette.....	do do do comme messenger	31	4	0					
		<i>Bureau du Receveur-Général.</i>							87	5 2
	E. P. Taché.....	Balance de frais de déménagement comme rec. général.	51	2	11					
	L. E. Anderson.....	do do do comme député receveur général.	145	3	3					
	Théophile Dufort.....	do do do comme 1er commis	56	10	8					
	J. B. Stanton.....	do do do comme 2nd do	54	4	11					
	G. C. Reiffenstein.....	do do do comme 3me do	66	13	3					
	William Hedge.....	do do do comme 4me do	29	10	9					
	J. F. Pellant.....	do do do comme 5me do	57	13	8					
	L. F. Dufresne.....	do do do comme 6me do	28	2	8					
	F. Casault.....	do do do comme messenger	11	7	6					
		<i>Bureau de l'Inspecteur Général.</i>							500	9 7
	William Cayley.....	A compte de frais de déménagement comme insp. gén.	12	2	5					
	David A. Ross.....	Balance de do comme principal commis	34	9	0					
	Norris Godard.....	do do do comme 1er teneur de livres.	58	5	8					
	John Drysdale.....	do do do comme 2nd do	18	1	1					
	F. G. Scott.....	do do do comme commis	23	5	3					
	R. S. M. Bouchette.....	do do do comme commiss. des douanes	20	0	7					
	J. W. Peachy.....	do do do comme commis	30	5	4					
	J. R. Audy.....	do do do comme do	65	4	9					
	H. H. Duffill.....	do do do comme do	84	18	0					
	J. M. Muckle.....	do do do comme do	118	18	1					
	J. A. Green.....	Montant de do comme do	10	10	2					
	W. C. Crofton.....	Balance de do comme do	21	0	0					
	Thomas Lannen.....	do do do comme messenger	14	18	1					
		<i>Conseil Exécutif.</i>							511	18 5
	W. H. Lee.....	Balance de frais de déménagement comme greffier	17	8	10					
	W. A. Humsforth.....	do do do comme greffier confidentiel.	30	4	5					
	O. Côté.....	do do do comme 5me commis.	7	2	5					
		<i>Porté en l'autre part.</i>	54	15	8				1955	17 6
									1027617	13 7

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Courant.			Total courant.			
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
		<i>Conseil Exécutif—(Continuation.)</i>													
		<i>Montant rapporté.....</i>													
19 et 20 Vic. ch. 86.	Thomas Burn.....	Balance de frais de déménagement comme commis add.	54	15	8				1955	17	6	10276	17	13	7
	F. H. Himsworth.....	do do comme do	7	11	4										
	M. Naughton.....	do de do comme gardien de bureau.....	23	4	1										
			28	3	4				113	14	5				
		<i>Département des Travaux Publics.</i>													
	F. Lemieux.....	Montant de frais de déménagement comme com. en chef.	10	12	5										
	H. H. Kilday.....	do do comme assistant-commissaire	98	0	0										
	Thomas A. Begly.....	do de do comme secrétaire.....	110	4	9										
	S. Srang.....	do de do comme teneur de livres	95	4	2										
	James Turnbull.....	Montant de do comme assistant do	162	6	3										
	F. P. Rubidge.....	do do comme ingénieur et dessinateur.	28	8	6										
	Joseph Guy.....	do de do comme commis	10	8	9										
	J. W. Harper.....	do de do comme do	42	2	0										
	P. Owens.....	do de do comme premier messenger.....	2	9	3										
	M. Walsh.....	do de do comme second do	9	5	0				563	1	1				
		<i>Bureau d'Agriculture.</i>													
	E. Deguise.....	Balance de frais de déménagement comme 2nd commis.							22	12	10				
		<i>Bureau du Maire Général des Postes.</i>													
	Robert Spence.....	Montant de frais de déménagement comme mtre. g. des p.	31	18	9										
	W. H. Griffin.....	Balance de do comme secrétaire	43	12	7										
	Edwin F. King.....	Montant de do comme principal commis.....	5	0	0										
	C. R. Griffin.....	Balance de do comme 1er do	1	13	9										
	H. S. Weatherley.....	do de do comme 2nd do	16	10	5										

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Courant.			Total courant.			
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
		<i>Conseil Exécutif—(Continuation.)</i>													
		<i>Montant rapporté.....</i>													
	W. G. Sheppard.....	do de do comme 3me do	66	1	9										
	John Ashworth.....	do de do comme caissier	50	15	9										
	E. J. King.....	do de do comme comptable	63	14	10										
	E. C. Hayden.....	do de do comme commis senior	19	6	7										
	D. M. Wright.....	do de do comme do do	7	0	0										
	Robert Olivier.....	do de do comme do do	9	7	8										
	D. Lawson.....	do de do comme do do	17	15	2										
	J. Audette.....	do de do comme do junior	30	1	3										
	John Brophy.....	do de do comme do do	18	13	10										
	J. T. McGuig.....	do de do comme inspect. des lettres mortes.	69	16	10										
	P. LeSueur.....	do de do comme surintendant du bureau des envois d'argent.....	72	9	9										
	W. White.....	do de do comme 1er commis	19	4	1										
	Peter Holt.....	do de do comme 2nd do	81	16	3										
	C. McKenzie.....	do de do comme 3me do	49	13	5										
	J. B. Raymond.....	Montant de do comme commis	3	10	5										
	John Herifin.....	Balance de do comme messenger	3	18	0				682	1	1				
		<i>Bureau de l'Adjudant Général de Milice.</i>													
	G. F. DeRottenburg.....	Balance de frais de déménagement comme adjudant gén.	13	8	2										
	D. McDonell.....	do de do comme député do, Ouest	29	0	5										
	A. DeSalaberry.....	do de do comme do do, Est	51	7	6										
	J. G. Irvine.....	do de do comme aide-de-camp provincial.	98	0	9										
	Robert Berry.....	do de do comme 1er commis	16	2	6										
	C. Pettitclair.....	do de do comme 2nd do	27	3	0										
	P. L. McDouell.....	do de do comme do	23	4	4										
	H. Smeaton.....	do de do comme messenger	8	10	7				256	17	3				
		<i>Conseil Législatif.</i>													
	John Ross.....	Montant de ses frais de déménagement comme orateur.	40	13	5										
	J. F. Taylor.....	Balance de do comme greff. et maître de chancellerie.	101	9	5										
	R. Lemoine.....	do de do comme député greffier, assistant maître de chancellerie et traducteur français.	94	5	2										
	J. F. Taylor, Junior.....	do de do comme do premier commis de bureau	16	17	6										
	E. L. Montizambert.....	Montant de do comme greffier en loi	76	15	6										
	Rev. W. Adamson.....	Balance de do comme bibliothécaire	52	3	7										
		<i>Porté en l'autre part.....</i>	382	4	7				359	4	2	10276	17	13	7

No. 12.—(Continuation.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Courant.		Total Courant.	
			£	s. d.	£	s. d.
8 Vic. ch. 4.	Francis Crispo	Port de Montréal.—(Continuation.) <i>Montant rapporté</i>	4372	10 10	1096638	2 5
	Thomas Watkins	Salaire comme 3me commis, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 par année	246	11 6		
	M. Desoyers	do comme 4me do, depuis do jusqu'au do, à do	246	11 6		
	W. Christopherson	do comme 5me do, depuis do jusqu'au do, à do	246	11 6		
	Thomas E. Barry	do comme 6me do, depuis do jusqu'au do, à £218 15s. per année	215	15 1		
	John P. Purcell	do comme 7me do, depuis do jusqu'au do, à £187 10s. par année	184	18 8		
	W. Bleakley	do comme 8me do, depuis do jusqu'au do, à £150 par année	147	18 11		
	R. Wilson	do comme do additionnel, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, 360 jours, à 15s par jour	270	0 0		
	Thomas Bell	do comme do, à Rouse's Point, depuis do, jusqu'au do, 361 jours, à 5s. par jour	90	5 0		
	William McNider	do comme évaluateur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £305 par année	295	17 10		
	John Douglass	do comme assistant do et garde-magasin des examens, depuis do jusqu'au do, à £225 par année	221	18 4		
	J. B. Routier	do comme peseur, depuis do jusqu'au do, à £150 par année	147	18 11		
	W. Scholes	do comme garde-clefs, depuis do jusqu'au do, à do	147	18 11		
	do	do comme gardien et messenger, depuis do, jusqu'au do, à £125 par année	123	5 9		
	T. Bouthillier	Allocation pour un assistant messenger, depuis do, jusqu'au do, à £50 par année	49	6 4		
		Pour le mettre en état de payer les grèves des préposés aux arrivages, des peseurs temporaires et des gardes-clefs, dep. do, jusq. do.	2802	7 6		

	Courant.		Total	
	£	s. d.	£	s. d.
do	315	12 0		
do	1157	8 5	11282	17 0
J. W. Dunscomb	788	18 1		
Louis Massue	453	14 0		
A. C. Taschereau	246	11 6		
C. E. Allan	246	11 6		
C. Cazcau	197	5 3		
F. Thompson	184	18 8		
W. N. Lee	209	11 9		
L. Bilodeau	246	11 6		
T. Gauvin	246	11 6		
N. N. Ross	266	6 0		
J. B. A. Chartier	396	17 6		
F. Thompson	33	10 2		
J. McKeedie	246	11 6		
J. P. Meara	266	6 0		
N. Balzaret	270	15 0		
H. Macauley	197	5 3		
do	5	19 1		
F. Valois	142	5 3		
George Campbell	255	12 6		
	4892	2 0	11282	17 0
			1096638	2 5

Pour payer les salaires de 16 préposés aux arrivages, dep. do jusq. do
 Pour payer papeterie, impressions, frais de justice, assurances, frais de port, combustible, etc., depuis do jusqu'au do

Port de Québec.

Salaire comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £510 par année.
 do comme inspecteur, depuis do jusqu'au do à £460 par année
 do comme premier préposé au débarquement, depuis do jusqu'au do, à £250 par année.
 do comme 2nd do, depuis do jusqu'au do, à do
 do comme 3e do, depuis do jusqu'au do, à £200 par année
 do comme 4e do, depuis do jusqu'au do, à £187 10s. par année
 do comme 5e do, depuis do jusqu'au do, à £212 10s. par année.
 do comme préposé au débarquement, depuis do jusqu'au do, à £250 par année.
 do do, depuis do jusqu'au do, à do
 do comme 1er commis, depuis do jusqu'au do, à £270 p. ann.
 do comme commis de l'inspecteur, depuis le 12 juillet 1855 jusqu'au 31 décembre 1856, à £270 par année.
 do comme substitut de do, depuis le 6 janvier jusqu'au 2 juin 1856, à £82 10s. par année
 do comme commis de l'inspecteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 do
 do comme commis, depuis do jusqu'au do, à £270 par année
 do comme commis additionnel, depuis do jusqu'au do, 361 jours, à 15s. par jour.
 do comme commis, depuis do jusqu'au do, à £200 par année
 Arrérages sur augmentation de salaire, crédités en moins, en 1855
 Salaire comme commis, depuis le 15 avril jusqu'au 31 décembre 1856, à £200 par année.
 do comme commis additionnel, depuis do jusqu'au do, 361 jours, à 12s. 6d. par jour

Porté en l'autre part. £

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Courant.			Total courant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.			
8 Vic. chap. 4.	William McCowan.....	Port de Georgeville.—(Continuation.) <i>Montant rapporté</i>	175	9	1	24924	0	7	1096638	2	5
		Salaires comme donanier, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £62 10s par année.....	61	12	10	237	1	11			
		<i>Port d'Hemmingford.</i>									
	G. N. Johnson.....	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £150 par année.....	147	18	11						
	do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do, à £20 par année.....	19	14	6						
		<i>Port d'Huntingdon.</i>									
	James Botham.....	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.....	98	12	8						
	do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do, à £12 par année.....	11	16	7						
		<i>Port de Lacolle.</i>									
	Thomas Gordon.....	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.....	123	5	9						
	do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do	20	0	0						
	do	Allocat. pour une chal. à la station de la riv., depuis le do jusq. do	10	0	0						
	E. Marsh.....	Salaires comme préposé au débarquement, depuis le do jusqu'au do, à £93 15s par année.....	92	9	4						
		<i>Port de L'Isle Verte.</i>									
	John Heath.....	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.....				245	15	1			
						98	12	8			

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Courant.			Total courant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.			
	John Fraser	<i>Port de New Carlisle.</i>									
	do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £225 par année.....	221	18	4						
	do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do, à £13 10s. par année do à Carleton, depuis le 6 octobre jusqu'au 31 décembre 1856, à £5 do	13	6	4						
	do	Service de chaloupe, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £75 par année, et depuis le 6 juillet jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.....	1	3	7						
	do	Papeterie, frais de port, ameublement de bureau, louage de chevaux, etc., depuis do jusqu'au do	47	0	3						
	Edward Mann.....	Salaires comme garde-côte, Carleton, depuis le 6 janvier jusqu'au 6 juillet 1856, à £75 par année, et depuis le 6 juillet jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.....	31	6	9						
	do	Arrérages sur augmentation de salaire, depuis le 4 mai 1855, jusqu'au 5 janvier 1856, à £25 par année.....	86	2	7						
	William T. Meagher..	Salaires comme commis, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.....	16	15	3						
	do	do comme donanier à Cross Point, depuis le do jusqu'au do, à £75 par année.....	123	5	9						
	do	do comme do à Bonaventure, depuis le do jusq. do, à do do do à Hope et Paspébiac, depuis do jusqu'au do, à do	73	19	6						
	do	do comme do à Port Daniel, depuis le do jusq. do, à do do do à New-Richmond, depuis le do jusq. do, à do	73	19	6						
	do	do	73	19	6						
		<i>Port de Phillipsburg.</i>				910	16	4			
	P. P. Russell.....	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £240 par année.....	236	14	3						
	do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do	25	0	0						
	do	Papeterie, depuis le do jusqu'au do	1	14	1						
	J. Henderson.....	Salaires comme inspecteur, depuis le do jusqu'au do, à £118 15s par année.....	117	2	6						
	do	do	92	9	4						
	A. Young.....	do comme donanier, depuis le do jusqu'au do, à £93 15s par année.....				473	0	2			
		<i>Port en l'autre part.</i>				271	67	9			
									1096638	2	5

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.							
			£	s.	d.					
8 Vic. ch. 4.	E. Anderson	Montant rapporté	289	76	3	9	109	6638	2	5
	do	Port d'Ambersburgh.								
	do	Salaire comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856 à £250 par année.	246	11	6					
	do	Loyer de bureau, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856 à £250 par année.	25	0	0					
	James Hamilton	Loyer d'entrepôt, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856 à £156 5s. par année.	12	0	0					
	Hugh Cameron	Salaire comme préposé au débarquement depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £156 5s. par année.	154	2	3					
		do comme douanier, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.	98	12	8					
		Port de Brockville.	536	6	5					
	W. B. Simpson	Salaire comme percepteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 31 décembre 1856, à £460 par année.	453	14	0					
	do	Loyer de bureau, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £27 par année.	26	12	7					
	do	Combustible, papeterie, frais de port, etc., depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £218 15s. par année.	33	19	11					
	Joseph Bertram	Salaire comme inspecteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £180 par année.	215	15	1					
	R. A. Kelly	do comme 1er préposé au débarquement, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £180 par année.	177	10	9					
	Alexander Stewart	do comme 2me do, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £156 5s. par année.	154	2	3					
	W. M. Dunham	do comme 1er douanier, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £87 10s. par année.	86	6	1					
	C. M. Kelly	do comme 2me do, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £75 par année.	73	19	6					
		Port de Belleville.	1322	0	2					
	S. S. Finden	Salaire comme percepteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 31 décembre 1856, à £350 par année.	345	4	1					

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.							
			£	s.	d.					
	Henry Easton	Loyer du bureau, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 par année.	30	0	0					
	G. St. G. Yarwood	Salaire comme inspecteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 p. ann. do comme premier préposé au débarquement, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £218 15s. par année.	246	11	6					
	P. J. Roblin	do comme 2nd do, depuis le 11 avril jusqu'au 31 décembre 1856, à £135 par année.	215	15	1					
	W. P. Wilson	do comme 3me do, depuis le 19 septembre jusqu'au 31 décembre 1856, à do do	88	5	3					
		Port de Branford.	35	6	6					
			961	2	5					
	D. Curtis, junior	Salaire comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 par année.	246	11	6					
	do	Loyer du bureau, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 par année.	26	12	6					
	do	Combustible, papeterie, frais de port, etc., depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £218 15s. par année.	35	14	4					
	J. E. Fitch	do do pour l'année 1855.	34	0	7					
	J. L. Hammond	Salaire comme inspecteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £187 10s. par année.	184	18	8					
	do	do comme do à Calédonia, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £156 5s. par année.	154	2	3					
	John C. Davis	do comme préposé au débarquement, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £180 par année.	177	10	7					
		Port de Bytown.	859	10	5					
			345	4	2					
	Duncan Graham	Salaire comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £350 par année.	137	10	0					
	do	Arrrages sur l'augmentation de salaire, depuis le 5 avril 1853 jusqu'au 8 janvier 1855, à £50 par année.	20	0	0					
	do	Loyer du bureau, depuis le 26 novembre 1855 jusqu'au 25 novembre 1856.	30	9	4					
	do	Combustible, papeterie, frais de port, aménagement du bureau, etc., depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856.	52	10	0					
	J. M. Bonacina	Salaire comme inspecteur, pour le trimestre expiré le 5 avril 1856, à £210 par année.	154	12	6					
	Archibald Douglas	do comme do, depuis le 6 avril jusqu'au 31 décembre 1856, à do	740	6	0					
		Porté en l'autre part.	32555	3	2					
			109	6638	2	5				

No. 12.—(Continuation.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.			Courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
3 Vic., chap. 4.	J. W. Taylor	Port de Dunville.—(Continuation.) <i>Montant rapporté.</i>	209	1	0	37298	12	9
	do	Salaires comme inspecteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 par année.	246	11	6			
	J. Cutler	Pour frais de déménagement du port de Montréal à ce port.	42	11	3			
	J. Murphy	Salaires comme préposé au débarq., dep. le do jusqu' au do, à £125 par an. do comme do, depuis le do jusqu'au do, à do	123	5	9	744	15	3
		<i>Port de Dickinson's Landing.</i>						
	R. K. Bullock	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.	123	5	9			
	do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do, à £20 par année.	19	14	6			
	do	Papeterie, frais de port, etc., depuis le do jusqu'au do	1	1	10			
		<i>Port de Dundas.</i>						
	W. B. Gwyn	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 par année.	246	11	6			
	do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do, à £25 par année.	24	3	2			
	do	Combustible, papeterie, frais de port, etc., depuis le do jusqu' au do	19	7	5	290	12	1
		<i>Port d'Elgin.</i>						
	A. McMillan	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £31 5s par année.	30	16	5			
	do	Loyer de bur., comb., papet., frais de port, etc., dep. le do jusqu' au do.	18	5	8			
	James Jellyman	Salaires comme douanier, depuis le do jusqu'au do, à £93 15s par année.	92	9	4	141	11	5

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.			Courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
	Richard Graham	Port du Fort Erie. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 par année.	246	11	6			
	do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do	15	0	0			
	do	Combustible, papet., frais de port, repara. etc., depuis do jusqu'au do	17	12	11			
	G. A. Mailien	Salaires comme inspecteur, depuis do jusqu'au do, à £240 par an.	286	14	3			
	O. Schryer	do comme 1er préposé au débarquement depuis do jusqu'au do, à £125 par année.	123	5	9			
	W. Murray	do comme 2nd do do, depuis do jusqu'au do, à £93 15s. par année.	92	9	4			
	R. G. Warren	do comme 3me do do, depuis do jusqu'au 5 octobre 1856, à £125 par année.	93	15	0			
	M. O'Donohue	do comme do, depuis le 19 septembre jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.	35	5	6			
	R. Radcliff	do comme commis, depuis le 6 janvier jusqu'au do, à £100 par an.	98	12	8	959	6	11
		<i>Port de Goderich.</i>						
	David Lawson	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £150 par année.	147	18	11			
	do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do, à £15 par année.	14	15	10			
	do	Frais de port, etc., depuis do jusqu'au do	0	14	0			
	William Keith	Salaires comme préposé au débarquement, pour le mois expiré le 5 février 1856, à £93 15s. par année.	7	16	3			
	J. MacIntosh	do comme do, depuis le 6 avril jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.	73	12	8			
	J. W. Jones	do comme douanier, depuis le 6 janvier jusqu'au do, à £62 1 par année	61	12	10	306	10	6
		<i>Port de Gananoque.</i>						
	William Brough	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.	98	12	8			
	do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do, à £6 par année.	5	18	4			
	do	Combustible, papeterie, frais de port, etc., pour l'année 1856.	4	2	6			
	E. Nully	Salaires comme préposé au débarquement, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £62 10s. par année.	61	12	10	170	6	4
		<i>Porté en l'autre part.</i>				40055	17	4
						1096638	2	5

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	£		s.		d.		Courant.		Total courant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.					
8 Vic ch. 4.	S. S. Walsh	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année	123	5	9				400	55	17	4	1096	638	2	5
	do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do	12	0	0											
	do	Combustible, etc., depuis do jusqu'au do	6	5	0											
		<i>Montant rapporté</i>							144	10	9					
		<i>Port de Grafton.</i>														
	J. Davidson	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £560 par année	553	6	8											
	do	Loyer de bureau, pour l'année expirée le 31 décembre do	100	0	0											
	do	Loyer du bureau du garde-cléfs, pour l'année expirée le 11 nov. 1856	10	0	0											
	do	Combustible, papeterie, impressions, ameublement de bureau, frais de port, dépenses de voyage, etc., depuis le 6 janv. jusqu'au 31 déc. 1856	308	7	10											
	do	Loyer de bureau, au carré Wellington, depuis le 1er août 1855 jusqu'au 31 décembre 1856, à £15 par année	21	5	0											
	do	Somme payée par lui pour les services de commis additionnels, de pré-postés au débarquement, etc., depuis le 6 janv. jusqu'au do	470	17	10											
	William Pring	Salaires comme inspecteur, depuis do jusqu'au do, à £300 par an.	295	17	10											
	Hector Munro	do comme do, à Galt, depuis do jusqu'au do, à £250 par année	246	11	6											
	J. Wilson	do comme do à Preston, depuis do jusqu'au do, à £175 par année	172	12	1											
	do	do comme do, depuis le 25 septembre jusqu'au 6 décembre 1855, à do	35	0	0											
	Herbert Lennou	do comme sous-percepteur, au carré Wellington, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £175 par année	173	12	1											
	do	do Arrérages sur augment. de salaire, depuis le 6 janv. jusqu. 13 juin 1855, à do	13	13	11											

Feu H. Vallance	Salaires comme 1er commis, depuis le 6 janvier jusqu'au 10 mai 1856, à £250 par année	86	9	6												
do	Comme bonus à la veuve et à la famille de feu H. Valence, suivant l'ordre en conseil du 29 août 1856	62	10	0												
William Beatty	Salaires comme 2nd commis, depuis le 6 janvier jusqu'au 10 mai 1856 à £187 10s. par année															
do	do comme 1er do, depuis le 11 mai jusqu'au 31 décembre 1856, à £212 10s. par année	200	3	3												
William Hunt	do comme 2nd commis, depuis le 6 avril jusqu'au 31 décembre 1856, à £150 par année	110	8	11												
C. R. M. Sewell	do comme 3me do, depuis le 23 avril jusqu'au do, à £137 10s. par année	94	7	4												
Lewis Lewis	do comme 4me do, depuis le 3 novembre jusqu'au do, à £125 par année	19	16	4												
Francis Shepherd	do comme commis, bureau de l'inspecteur, depuis le 6 avril jusqu'au do, à £137 10s. par année	101	4	10												
J. W. Mills	do comme évaluateur, depuis le 6 janvier jusqu'au do, à £218 15s. par année	215	15	1												
Joseph Wheatherall	do comme préposé au débarq., depuis do jusqu. do à £125 par an.	123	5	9												
Thomas Bryan	do comme do, depuis do jusqu'au do, à do	123	5	9												
Robert McDonnell	do comme do, depuis do jusqu'au do, à do	123	5	9												
George F. Warren	do comme do, à Galt, depuis do jusqu'au 12 février 1856, à £150 par année	15	12	3												
Robert Nellis	do comme do, à do, depuis le 6 avril jusqu'au 5 octobre, à £100 par année, et depuis le 6 octobre jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année	79	10	9												
Alexander Smith	do comme do à Preston, depuis le 10 mai jusqu'au do, à £125 par année	79	19	3												
George Maxwell	do comme douanier à Grimsby, depuis le 6 janvier jusqu'au do, à £93 15s. par année	92	9	4												
Smith Amos	do comme garde-cléfs, depuis do jusqu'au do, à £150 p. ann.	147	18	11												
William Agnew	do comme emballleur et visiteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 5 octobre 1856, 239 jours, à 7s. 6d. par jour; et depuis le 6 octobre jusqu'au 31 décembre 1856, à £93 15s. par année	111	15	7												
William Stevenson	do comme messager, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £93 15s. par année	92	9	4												
		4279	12	8												
		44477	0	9												
		1096	638	2												
		£														

Porté en l'autre part.

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	S E R V I C E.	Total Courant.					
			£	s.	d.			
8 Vic. ch. 4.	James Hopkirk	Montant rapporté.....	44477	0	9	1096638	2	5
	do	Port de Kingston.						
	James Wright	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £560 par année.....	552	6	7			
	W. R. Mingaye	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do, à £125 par année.....	133	5	9			
	J. S. Smyth	Salaires comme inspecteur, depuis do jusqu'au do, à £250 p. ann. do comme 1er commis, depuis do jusqu'au do, à £218 15s. p. ann. do comme 2nd do, depuis do jusqu'au do, à £187 10s. p. ann. do comme 3me do, depuis do jusqu'au do, à £156 5s par ann. do comme évaluateur, depuis do jusqu'au do, à £187 10s. p. ann. do comme préposé au débarquement, depuis le 6 janvier jusqu'au 5 octobre 1856, à £125 par année, et depuis le 6 octobre jusqu'au 31 décembre 1856, à £150 par année.....	134	2	3			
	G. H. Dedor	do	184	18	8			
	D. Lynch	do	159	3	11			
	Evan McCoil	do	123	5	9			
	Thomas Meagher	do	123	5	9			
	A. F. McRea	do	92	9	4			
	Joseph Kidd	do	113	16	3			
	J. W. Little	do	77	5	0			
	James King	do	2320	4	6			
	Jonathan Wigfield	Port de Kingsville.						
	John Wright	Salaires comme percepteur, depuis le 16 février jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.....	87	7	7			
	do	do	38	6	7			
	do	do	38	6	7			
	do	do	164	0	9			

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	S E R V I C E.	Total Courant.					
			£	s.	d.			
	J. B. Strathy	Port de London.	295	17	10			
	do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £300 par année.....	45	0	0			
	do	Loyer de bureau, depuis le 15 novembre 1855, jusqu'au do.....	72	1	2			
	Thomas Cronyn	Combustible, papeterie, frais de port, frais de justice, ameublement de bureau, etc., depuis le 6 janvier jusqu'au do.....	197	5	3			
	Darius Doty	Salaires comme inspecteur, depuis do jusqu'au do à £200 par an. do comme do, à Ingersoll, depuis le 12 février jusqu'au 31 décembre 1856, à £156 5s. par année.....	138	3	4			
	do	Somme allouée pour frais de déménagement du Port Colborne au Port extérieur d'Ingersoll.....	18	5	0			
	John Sczlan	Salaires comme préposé au débarquement, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.....	98	12	8			
	D. Cameron	do	184	18	8			
	do	Somme allouée pour frais de déménagement depuis le Port Stanley jusqu'à ce Port.....	10	0	0			
	R. Abbot	do	10	5	6			
	do	Salaires comme évaluateur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £150 par année.....	1070	9	5			
	Dunham Jones	Port de Mailand.						
	do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.....	98	12	8			
	do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do à £15 par année.....	14	15	10			
	J. B. Wells	Combustible, papeterie, etc., depuis do jusqu'au do.....	8	0	0			
	Thomas Haly	Salaires comme préposé au débar. depuis do jusqu'au do à £75 par an. do comme douanier, depuis le 6 octobre jusqu'au do, à £50 par année.....	73	19	6			
	do	do	11	16	4			
	A. McDonell	Port de Morrisburgh.						
	do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £180 par année.....	177	10	7			
	do	Loyer de bureau, combustible, papeterie, etc., depuis do jusqu'au do.	17	10	0			
	E. Brouse	do	9	0	0			
	W. J. Morgan	Salaires comme inspecteur, depuis do jusqu'au do, à £120 par an. do comme douanier, depuis do jusqu'au do, à £93 15s. par année.....	118	7	2			
	do	do	92	9	4			
	do	Port en l'autre part.....	414	17	1			
	do	do	48333	19	9			
	do	do	1096638	2	5			

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.			Courant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
8 Vic. ch. 4.	Henry McCollough	Port de Morrisburgh.—(Continuation.) Montant rapporté.	414	17	1	48233	19	9	1096638	2	5
		Salaires comme douanier, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £93 15s. par année.	92	9	4	507	6	5			
	J. McCormick	Port de Niagara.									
	do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £225 par année.	221	18	4						
	J. Hemphill	Combustible, papeterie, frais de port, etc., depuis le do jusqu'au do.	6	13	6						
	J. Hall	Salaires comme inspecteur, depuis le do jusqu'au do. do comme préposé au débarq. depuis le do jusqu'au do, à £125 par an.	184	18	8						
		Port de Napanee.	123	5	9						
	H. Acton	Port de Napanee.				536	16	3			
	do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 18 septembre 1856, à £156 5s. par année.	109	19	4						
	do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do, à £12 10s. par année.	8	16	0						
	E. A. Dunham	Combustible, papeterie, frais de port, etc., depuis le do jusqu'au do.	6	13	8						
	do	Salaires comme percepteur, depuis le 19 septembre jusqu'au 31 décembre 1856, à £156 5s. par année.	44	2	11						
	do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do, à £12 10s. par année.	3	10	7						
	John King	Combustible, papeterie, frais de port, etc., depuis le do jusqu'au do.	6	1	4						
		Salaires comme préposé au débarquement, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année.	98	12	8						
	Frederick Farncomb	Port de Newcastle.				277	16	6			
		Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £120 par année.	123	5	7						

do	do	Combustible, papeterie, etc., etc., depuis le do jusqu'au do	5	0	0	128	5	7				
		Port d'Oakville.										
R. K. Chisholm	do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £218 15s par année.	215	15	1							
do	do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do	22	10	0							
Joseph Milborne	do	Combustible, papeterie, frais de port, etc., depuis le do jusqu'au do	17	14	8							
		Salaires comme prép. au débarq. dep. le do jusqu'au do, à £125 par ann.	123	5	9							
		Port d'Queen Sound.				379	5	6				
W. A. Stephens	do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 5 octobre 1856, à £100 par année; et depuis le 6 octobre jusqu'au 31 décembre 1856, à £137 10s par année.	107	9	10							
do	do	Loyer de bureau, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £12 10s par année.	12	6	7							
do	do	Arrrages de loyer de bureau, depuis le 6 avril 1851, jusqu'au 5 janvier 1856, à £5 par année.	23	15	0							
George Ironside	do	Salaires comme préposé au débarquement, à Manitoulin, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £50 par année.	49	6	4							
do	do	Arrrages sur augmentation de salaire, depuis le 29 novembre 1855, jusqu'au 5 janvier 1856, à £25 par année.	2	12	4				195	10	1	
		Port d'Oshawa.										
Christopher Walsh	do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £156 5s par année.	154	2	3							
Richard Walsh	do	do comme préposé au débarquement, depuis le 18 jusqu'au do, à £100 par année.	3	11	6							
		Port de Paris.										
William Murphy	do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £225 par année.	221	18	4							
do	do	Ameublem. de bur., papet., frais de port, etc., depuis le do jusqu'au do	15	1	3							
W. B. Scully	do	Salaires comme inspecteur, depuis le 23 janvier jusqu'au 5 octobre 1856, à £100 par année; et depuis le 6 octobre jusqu'au 31 décembre 1856, à £137 10s par année.	102	16	5							
		Port en l'autre part.	339	16	0	504	16	13	10	1096638	2	5

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Courant.			Total courant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.			
S Vic. ch. 4.	F. W. Smith et Lemmon	Port Milford.—(Continuation.) <i>Montant rapporté</i>	147	3	11	55171	15	1	1096638	2	5
		Combustible, papeterie, etc., pour l'année expirée le 31 décembre 1856 Dépenses encourues pour le déménagement du port Cramahe au port Milford, louage de chevaux, en l'année 1855	5	2	8						
	George J. Reade	Port Rowan. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 9 juillet 1856, à £156 15s. par année	79	16	9	175	18	9			
	do	Loyer de bureau, pour le semestre expiré le 5 juillet 1856	4	7	6						
	T. B. Barrett	Salaires comme percepteur <i>pro. tem.</i> , depuis le 10 juillet, jusqu'au 18 septembre 1856, à £156 5s. par année	30	3	0						
	do	Papeterie, louage de chevaux, etc.	3	3	2						
	H. Acton	Salaires comme percepteur, depuis le 19 septembre, jusqu'au 31 décem- bre 1856, à £175 par année	49	8	9						
	do	Loyer de bureau, depuis le 6 juillet, jusqu'au 31 décembre 1856	3	15	0						
	do	Combust., papet., ameub. de bur., frais de port, et al. locat. pour une chaloup. Frais de déménagement pour lui et sa famille, du port de Napanee à ce port	20	0	8	214	6	2			
	do	.....	23	11	4						
	Thomas Forsyth	Port Sarnia. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier, jusqu'au 31 décembre 1856, à £156 5s. par année	154	2	3						
	do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au 5 octobre 1856, à £10 par année; et depuis le 6 octobre, jusqu'au 31 décembre 1856, à £37 10s. par année	16	7	3						
	do	Papeterie, ameublement de bureau, et combust. pour les an. 1856 et 57	58	11	1						
	do	Papeterie, combustible, etc., pour l'année 1855	9	4	2						

do	D. C. O'Brien	Frais encourus pour la saisie du brig "Lovell" Salaires comme inspecteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £195 par année	5	5	0						
do	do	Frais de déménagement du port de Chippewa à ce port.	123	5	9						
do	Hugh McNaughton	Salaires comme douanier, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £93 15s. par année	20	0	0						
		Port Stanley. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £300 par année	92	9	4	479	4	10			
	do	Loyer de bureau, pour l'année expirée le 5 octobre 1856	295	17	10						
	do	Combustible, papeterie, ameublement de bureau, frais de port, et net- tolement de bureau, pour l'année expirée le 31 décembre 1856	25	0	0						
	P. Bennet	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £187 10s. par année	18	5	11						
	do	do comme préposé au débarquement, au port Bruce, depuis le 17 avril jusqu'au 31 décembre 1856, à £150 par année	184	18	8						
	do	do comme commis, depuis le 6 janvier jusqu'au do, à £218 15s. par année	105	18	7						
	do	.....	215	15	1	845	16	1			
		Port Trenton. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £100 par année	98	12	8						
	do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do	10	0	0						
	do	Combustible, papeterie, frais de port etc.	10	2	1						
		Port de Queenston. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £187 10s. par année	184	18	8						
	do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do	15	0	0						
	do	do au pont suspendu, depuis do jusqu'au do	4	10	0						
	do	Combustible, papeterie, etc. depuis do jusqu'au do	14	12	11						
	do	Salaires comme inspecteur, depuis do jusqu'au do, à £93 15s. par année. do comme préposé au débarquement, pour le semestre expiré le 5 juillet 1856, à £93 15s. par année	92	9	4	118	14	9			
	do	.....	46	17	6						
	do	Porté en l'autre part.	358	8	5	67005	15	8	1096638	2	5

A QUI PAYÉ.	S E R V I C E.	Total courant.		
		£	s.	d.
8 Vic. ch. 4. S. Purden.....	<i>Port de Queenston.—(Continuation.)</i> <i>Montant rapporté.</i>£	358	8	5
		57005	15	8
William Robinson.....	<i>Port de la Rivière aux Raisins.</i>	60	15	9
		419	4	2
do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £75 par année.....	73	19	6
		19	13	11
do	Loyer de bureau, combustible et papeterie, depuis do jusqu'au do, à £30 par année.....			
		93	13	5
George Duck.....	<i>Port de Rondeau.</i>			
		75	0	0
Hugh Calder.....	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 5 octobre 1856, do comme do, depuis le 17 octobre jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.....	25	16	4
		100	16	4
G. McMicken.....	<i>Port de Stamford.</i>			
		246	11	6
do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 par année.....	100	0	0
do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do.....	75	11	0
do	Combustible, ameublement de bureau, papeterie, etc., depuis do jusqu'au do.....	30	0	0
do	Pour payer M. Stevenson, services comme portier, dep. do jusq. do.	20	0	0
do	Pour payer H. Johnson, services durant le quartier exp. le 5 juil. 1856.	5	0	0
do	Pour payer D. G. Wilson, do, pour le quartier expiré le 31 décembre 1856.....			

A QUI PAYÉ.	S E R V I C E.	Total courant.		
		£	s.	d.
W. Leggett.....	Salaires comme inspecteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £250 par année.....	246	11	6
		132	18	11
H. B. Rogers.....	do comme préposé au débarquement, depuis le 6 janvier jusqu'au 5 juillet 1856, à £120 par année; et depuis le 6 juillet jusqu'au 31 décembre 1856, à £150 par année.....	123	5	9
		184	18	8
G. Liddle.....	do do comme do, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.....	147	18	11
		53	11	5
W. W. Anstey.....	do do comme commis, dep. le do jusq. do, à £187 10s par année.....	63	17	5
		54	14	2
E. A. Scott.....	do do comme 2nd do, dep. le do jusq. do, à £150 par année.....	62	10	0
		118	7	1
R. Hobson.....	do do comme préposé au débarquement, depuis le 6 janvier jusqu'au 14 mai 1856 à do.....	7	9	8
		184	18	8
William Eden.....	do do do do, depuis le 27 juin jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.....	12	10	0
		1870	14	8
J. Smeaton.....	do do comme do, depuis le 6 juillet jusqu'au do, à £113 10s par année.....			
S. Purdon.....	do do do, dep. le 6 janvier jusq. 5 juillet 1856, à £125 par année.....			
J. Cannon.....	do do do do, temporaire, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £120 par année.....			
Jordan Charles.....	Ameublement de bureau, papeterie, frais de port, etc., au port extérieur de Woodstock en 1855.....			
J. McDonald.....	Salaires comme inspecteur aux chûtes de Niagara, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £187 10s par année.....			
do	Loyer de bureau, à do, depuis le do jusqu'au do.....			
Joseph Wilson.....	<i>Port du Saule Ste. Marie.</i>			
		123	5	9
do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.....	10	0	0
do	Loyer de bureau, depuis le do jusqu'au do.....	0	2	6
do	Frais de port, depuis le do jusqu'au do.....	35	11	3
do	Ses dépens. et celles de quatre hom. pour aller et rev. de Michicopotan.....			
John Bowker.....	Salaires comme préposé au débarquement, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.....	123	5	9
J. B. O'Connor.....	<i>Port de Sauger.</i>			
		292	5	3
do	Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.....	123	5	9
do	<i>Porté en l'autre part.</i>£	59782	9	6
		1096638	2	5

No. 12.—(Continuation.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Courant.			Total courant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.			
8 Vic. ch. 4.	J. B. O'Connor	Port de Sauguen.—(Continuation.) Montant rapporté. Loyer de bureau, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856. Port de Stratford.	123	5	9	59782	9	6	1096638	2	5
	James Orr	Salaires comme percepteur, depuis le 19 septembre jusqu'au 31 décembre 1856, à £150 par année.	42	7	10						
	R. G. Warran	Ameublement de bureau, papeterie, etc., pour le do Salaires comme préposé au débarquement, depuis le 6 octobre jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par année.	12	3	2	185	15	9			
	W. F. Meudell	Port de Toronto. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £560 par année.	552	6	6	84	1	9			
	T. C. Scott	Combust., papet., frais de port, assur., chal., etc., dep. le do jusq. do	300	3	11						
	J. McCarrroll	Salaires comme inspecteur, depuis le do jusq. do, à £300 par ann.	295	17	10						
	John Cameron	do comme assistant do, dep. le do jusq. do, à £255 par ann.	246	11	6						
	George Henderson	do comme 1er commis dep. le do jusq. do, à do do	246	11	6						
	E. R. Curzon	do comme 2nd do dep. le do jusq. do, à £225 do	221	18	4						
	J. Woodhouse	do comme 3me do dep. le do jusq. do, à £200 do	197	5	3						
	A. McPherson	do comme évaluateur, dep. le do jusq. do, à £218 15s do	215	15	1						
	J. P. Dunn	do comme 1er prép. au déb., dep. le do jusq. do, à £187 10s do.	184	18	8						
	T. McCarthy	do comme 2nd do dep. le do jusq. do, à £125 do.	123	5	9						
	Hugh Sinclair	do comme 3me do dep. le do jusq. do, à do do.	123	5	9						
	H. D. Wilson	do comme 4me do dep. le 23 janv. jusq. do à do do.	117	7	7						
	Thomas Johnson	do comme 5me do dep. le 6 janvier jusq. do à £93 15s par année.	92	9	4						

James Stitt	do	comme garde-clefs depuis do jusqu'au do, à £150 par an.	147	18	11						
R. G. Patton	do	do comme do depuis do jusqu'au do, à £125 do, à	123	5	9						
W. McKay	do	do comme concierge et messager, depuis do jusqu'au do, à £112 10s. par année.	110	19	2						
Peter Ferguson	do	do comme inspecteur, à Collingwood, depuis le 6 janvier jusqu'au 5 avril 1856, à £187 10s. par année.	46	17	6						
D. Darroch	do	do comme commis à do depuis do jusqu'au do, 91 jours à 5s. par jour.	22	15	0						
Thomas Haley	do	do comme préposé aux arrivages, à do depuis do jusqu'au do do.	22	15	0						
John Harland	do	do comme inspecteur, à Guelph, depuis le 16 avril jusqu'au 31 décembre 1856, à £150 par année.	106	10	10						
W. F. Meudell	do	Pour le mettre en moyen de payer les services de commis surnuméraires depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856.	189	18	9						
do	do	do jusqu'au do pour do, garde-clefs et préposés aux arrivages, depuis do jusqu'au do.	1378	11	3	5314	0	8			
William Warren	do	Port de Witley. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £187 10s. par année.	184	18	8						
do	do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do, à £10 par année.	9	17	2						
Robert Brennan	do	Salaires comme préposé au débarq. depuis do jusq. do, à £125 par an.	123	5	9	318	1	7			
J. R. Yielding	do	Port de Willington. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £187 10s. par année.	135	12	4						
do	do	Loyer de bureau, combustible, et papeterie, etc., depuis le 6 janvier jusqu'au 5 avril 1856, à £30 par année; et depuis le 6 avril jusqu'au 31 décembre 1856, à £10 par année.	12	7	3	147	19	7			
J. F. Elliot	do	Port de Windsor. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £350 par année.	345	4	1						
do	do	Loyer de bureau, depuis le 6 janvier jusqu'au 26 avril 1856, à £15 par année; et depuis le 26 avril jusqu'au 31 décembre 1856, à £50 par année.	37	13	0	65782	8	10	1096638	2	5
		Port en l'autre part.	382	17	1						

ES VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Comrant.			Total comrant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.			
3 Vic. ch. 4.	J. F. Elliot.	Port de Windsor.—(Continuation.) <i>Montant rapporté.</i>	382	17	1	63782	8	10	1096638	2	5
	do	Combustible, papeterie, amueblement de bureau, frais de port, etc., depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856	70	17	0						
	W. Morton	Pour payer services des commis surmumés, et du mess. dep. do jusq. do	8	7	6						
	P. H. Morin	Salaires comme inspecteur, depuis do jusqu'au do, à £300 par an. do comme do au port extérieur de Sandwich, depuis do jusqu'au do, à £150 par année	197	5	3						
	M. Cowan	Salaires comme préposé au débarq. depuis do jusq. do, à £125 par an.	147	18	11						
	J. Dennison	do comme do, depuis do jusqu'au do, à do	123	5	9						
	J. D. Askin	do comme do, depuis le 6 janvier jusqu'au 5 octobre 1856, à £125 par année	123	5	9						
	J. L. Marantelle	do comme do, depuis do jusq. 5 juillet, à £75 par année	93	15	0						
	John Stone	do et depuis le 6 juillet jusqu'au 31 décembre 1856, à £125 par an.	98	5	9						
	A. Gordon	do comme do, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 déc. à do	123	5	9						
	John Clarke	do comme commis depuis do jusqu'au do à £187 10s. par an. do comme préposé au débarquement <i>pro tem.</i> depuis le 6 septembre jusqu'au 31 décembre 1856, à £135 par année.	181	18	8						
	Thomas Petkins	Salaires comme préposé au débarquement, depuis le 6 jusqu'au 31 décembre 1856, à do	39	19	1						
	John McIntosh	do comme do additionnel, depuis le 6 janvier jusqu'au 5 avril 1856, à £100 par année.	8	14	1						
	John Bell	Port de Wallaceburgh. Salaires comme percepteur, depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £156 par année	25	0	0	1637	15	7			
	do	Loyer de bureau, depuis do jusqu'au do	154	2	3						
	J. Minton	Sal. comme préposé au débarq. depuis do jusq. do à £83 15s. par an.	10	0	0						
			92	9	4						
						256	11	7			

ES VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Comrant.			Total comrant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.			
	Jordan Charles	Port de Woodstock. Salaires comme percepteur depuis le 6 janvier jusqu'au 31 décembre 1856, à £225 par année	221	18	4						
	George N. Matthewson	do comme préposé au débarquement, depuis le 23 janvier jusqu'au do, à £100 par année.	93	19	3						
		Branche d'administration des Douanes.				315	17	7			
	Rollo Campbell	Pour impression de blancs pour les douanes.	1354	15	3						
	A. Côté	do do	169	3	3						
	C. Dunluey	do do	11	10	7						
	Derbshire et Desbarats	do do	1208	17	11						
	Joseph Lesslie, maître de poste, Toronto	do do et papeterie.									
		Frais de port pour le département des douanes	75	0	6						
		Items divers.				2819	7	6			
	Thomas Worthington	Salaires comme inspecteur des ports, Canada Ouest, pour l'année expirée le 31 décembre 1856	500	0	0						
	do	Frais de voyage encourus pour l'inspection des ports, Canada Ouest.	75	0	0						
	do	Frais de déménagement du port de Wellington à Toronto	32	13	0						
	Matthew Ryan	Salaires comme inspecteur des ports, Canada Est, pour l'année expirée le 31 décembre 1856	400	0	0						
	P. Sheppard	do comme commis additionnel, département des douanes, pour l'année expirée le 31 décembre 1856	183	0	0						
	D. McCarthy	do comme <i>messenger</i> , do, depuis le 15 avril jusqu'au 30 juin 1856, à £93 15s. par année	19	10	7						
	John Walls	do comme do, do, depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1856, à do	46	17	6						
	E. Darrow et frères	15 Estampes de douane, caractères mobiles, pour le département des douanes	53	17	6						
	F. G. Scott	Pour le metre en moyen de payer certaines dépenses contingentes du département de l'inspecteur général	315	17	1						
	Thomas L. Terrill	Montant de ses dépenses et de celles de H. F. Prentice, pour défendre à l'action de Rand vs. J. C. Tuck, douanier à Stanstead.	10	3	4						
		Porté en l'autre part.	1636	19	0	70802	1	1	1096638	2	5

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.			Courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
8 Vic. ch. 4.	N. Fitch	<i>Items divers.—(Continuation.)</i> <i>Montant rapporté.....</i>	1636	19	0	70802	1	1
		.....	47	11	10	1684	10	10
		<i>Droits remis.</i>	2067	5	3			
		Au port de Montréal	272	12	11			
		do de Québec	0	6	4			
		do de Beauce	4	9	6			
		do de Clarenceville	7	6	0			
		do de Coaticook	2	1	11			
		do de Dundee	23	3	11			
		do de Hemmingford	26	9	3			
		do de New Carlisle	2	14	4			
		do de Phillipsburg	0	4	0			
		do de Potton	2	3	1			
		do des Trois Rivières	4	6	3			
		do d'Amhersburgh	0	17	10			
		do de Brockville	8	5	3			
		do de Belleville	6	9	2			
		do de Brantford	28	8	1			
		do de Bytown	71	17	8			
		do de Cobourg	6	10	8			
		do de Chippawa	2	6	1			
		do de Dunnville	106	5	6			
		do de Dundas	41	19	1			
		do du Fort Érié	6	5	0			
		do de Goderich						

do de Hamilton	168	7	9					
do de Kingston	27	17	4					
do de London	71	0	0					
do de Niagara	34	18	9					
do de Napanee	7	6	5					
do de Owen Sound	2	0	2					
do de Oshawa	3	1	3					
do de Paris	1	5	4					
do de Prescott	0	14	2					
do de Picton	5	7	5					
do de Port Dalhousie	3	15	7					
do de do Dover	15	1	9					
do de do Darlington	4	4	3					
do de do Hope	1	16	0					
do de do Rowan	1	5	0					
do de do Stanley	11	19	2					
do de Queenston	0	12	3					
do de la Rivière aux Raisins	2	5	0					
do de Rondeau	1	16	11					
do de Stamford	146	17	6					
do de Toronto	2884	5	8					
do de Whitby	0	18	9					
do de Wallaceburg	6	1	6					
do de Windsor	1	8	2					
do de Woodstock	5	18	0					
				5496	11	2		
				77983	3	1		
				20893	8	6		
							£	98876
								11
								7
							£	1195514
								14
								0

AJOUTEZ.—Balances au crédit des percepteurs, 31 janvier 1856.....

do. Balances au débit des percepteurs, 31 décembre 1856.....

Total, des douanes.....

Porté en l'autre part.....

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.	
			£	s. d.
		<i>Montant rapporté</i>		
		DÉDUCTIONS SUR LE REVENU DES TRAVAUX PUBLICS.		
		<i>Canal Welland.</i>		
	Thomas Parke.....	Salaire comme percepteur des péages au port Colborne, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.....	500	0 0
	do.....	Combustible, frais de port, etc., pour do.....	30	14 8
	Darius Doty.....	Salaire comme commis, au port Colborne, depuis le 1er janvier, jusqu'au 12 février 1856, à £156 5s. par ann.....	18	8 1
	J. W. Verner.....	do do à do, depuis le 13 février, jusqu'au 31 décembre 1856, à do.....	137	16 10
	A. K. Schofield.....	do do, depuis le 1er janvier, jusqu'au 31 mai 1856, à £75 par année.....	31	5 0
	J. S. Schofield.....	do do, depuis le 14 octobre jusq 31 déc. 1856, à do.....	16	2 7
	John S. Clark.....	do comme percepteur des péages au port Delhousie, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.....	250	0 0
	do.....	Combustible, papeterie, etc., pour do.....	35	2 9
	J. Callaghan.....	Salaire comme assistant percepteur à do pour do.....	187	10 0
	Andrew Murray.....	do do comme percept. des péages au port Robinson, pour l'an. exp. do.....	180	0 0
	do.....	Loyer de bureau, papeterie, frais de port, etc., pour do.....	11	17 5
	Samuel Amsden.....	Salaire comme percept. des péages au port Dunville, pour l'an. exp. do.....	187	10 0
	do.....	Loyer de bureau à do, pour do.....	15	0 0
	do.....	Combustible, papeterie, impressions, frais de port, etc., pour les années 1854 et 1855.....	43	7 6
	William Benson.....	Salaire comme percepteur des péages au port Maitland, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.....	150	0 0
	do.....	Loyer de bureau à do, pour do.....	25	0 0
	R. Caley.....	Salaire comme percept. des péages au port de Stc. Catharines, pour do.....	125	0 0

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.	
			£	s. d.
		<i>Montant rapporté</i>		
		DÉDUCTIONS SUR LE REVENU DES TRAVAUX PUBLICS.		
		<i>Canal Welland.</i>		
	Thomas Adams.....	Papeterie, frais de port, etc., pour le do.....	6	10 0
	do.....	Montant payé à la compagnie de gaz de St. Catharines.....	7	17 6
	H. H. Collier.....	Pour le metre en moyen de payer les grages des occlusiers, sur le canal ci-dessus, pour l'année expiré le 31 décembre 1856.....	8915	3 5
	N. Higgins.....	do do pour réparations sur do, durant do.....	3412	7 2
	J. J. Abbey.....	do do do.....	222	16 2
	C. Yale.....	do do do.....	141	7 9
	James Proctor.....	do do do.....	61	4 11
	A. Delany.....	do do do.....	1048	0 7
	Eli Marsh.....	do do do.....	12	10 0
	Cook et Berriman.....	do do do.....	226	14 10
	S. Shickelma.....	do do do.....	3173	19 8
	John Brown.....	do do do.....	1506	15 0
	Boomer, frères et Cie.....	do do do.....	179	6 10
	John O'Connor.....	do do do.....	824	10 0
	John Donaldson.....	do do do.....	661	3 4
	John Hare.....	do do do.....	138	8 0
	John Rea.....	do do do.....	13	11 8
	D. Williams.....	do do do.....	733	10 5
	J. Hamilton.....	do do do.....	12	4 7
	John Blair.....	do do do.....	36	0 0
	Joseph Feegan.....	do do do.....	177	0 4
	C. S. Phillips.....	do do do.....	15	15 0
	S. Smiley.....	do do do.....	18	1 0
	E. Gifford.....	do do do.....	156	1 9
	S. Amsden.....	do do do.....	986	10 9
	D. Leitch.....	do do do.....	400	0 0
	W. Marshall.....	do do do.....	1051	0 0
	Henderson et Schwallen.....	do do do.....	280	1 10
	L. McCallum.....	do do do.....	11	13 5
	Tucker et Rennie.....	do do do.....	330	15 10
	Robert Boothe.....	do do do.....	36	17 6
	C. Demare.....	do do do.....	19	17 7
		do do do.....	147	17 1
		do do do.....	23	19 5
		do do do.....	24	15 0
		do do do.....	63	0 0
		Port en l'autre port	27013	3 11
				1195514 14 0

No. 12.—(Continuation.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	f. s.		d.		Total courant.	
			£	s.	d.	£	s.	d.
	T. G. Ridout.....	<i>Montant rapporté.</i>	27013	3	11			
	do.....	<i>Items divers.</i>						
	James Cummings, bailli de la municipalité de Chippawa.....	Dépenses encourues par la banque du Haut-Canada pour envoyer des messagers spéciaux de Ste. Catherine au port Colborne, entre le 18 mai et le 31 déc., pour toucher les péages de canal perçus dans ce dernier endroit, pour les déposer dans la banque... do, entre le 15 mai et le 15 décembre 1856.....	45	0	0			
	do.....	Montant des péages dûs à la municipalité de Chippawa, depuis le 13 juin 1853 jusqu'au 5 janvier 1855, par ordre du conseil du 13 juin 1853.....	52	10	0			
	do.....	CANAUX DU ST. LAURENT.	591	4	1			
	George Ellis.....	<i>Canal de Beauharnois.</i>				688	14	1
	do.....	Salaire comme percepteur des péages au canal de Beauharnois, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.....	187	10	0			
	do.....	Combustible, papeterie, frais de port, etc., pour do... Pour le mettre en moyen de payer les gages des écluseiers, au do, pour do.....	15	9	3			
	do.....	do pour réparations sur do, durant do.....	2181	11	1			
	B. Chaffey.....	Montant de réparations sur do, durant do.....	3310	16	5			
	Frothingham et Workman.....	do pour réparations sur do, durant do.....	100	0	0			
	J. Mathewson et fils.....	Fourniture d'objets de quincaillerie pour do pendant do Pour de l'huile fournie pour do, durant do.....	16	16	9			
	do.....	do.....	49	5	0			
	D. Phelan.....	<i>Canal de Cornwall.</i>				5811	8	5
	do.....	Salaire comme percepteur des péages au canal de Cornwall, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.....	150	0	0			

do.....	do.....	Combustible, papeterie, frais de port, etc., pour le do Pour le mettre en moyen de payer les gages des écluseiers, à do, pour le do.....	10	19	0			
do.....	do.....	do pour réparations sur do, durant do.....	1882	9	6			
do.....	do.....	A compte de do sur do, durant do.....	948	8	6			
D. A. McDonnell.....	do.....	do comme do, durant do.....	25	0	0			
B. Chaffey.....	do.....	do.....	100	0	0			
J. Mathewson et fils.....	do.....	Pour huile fournie pour do, durant do.....	116	12	0			
do.....	do.....	<i>Canal de Williamsburgh.</i>				3233	9	0
A. McMillan.....	do.....	Salaire comme percepteur des péages au canal de Williamsburgh, pour l'année expirée le 31 déc. 1856.....	187	10	0			
do.....	do.....	Arrérages sur augmentation de salaire, pour l'ann. 1855.....	37	10	0			
do.....	do.....	Frais de voyage, pour l'ann. exp. le 1er octobre 1856.....	36	0	0			
do.....	do.....	Pour le mettre en moyen de payer les écluseiers, etc., pour l'année expirée le 31 décembre 1856.....	1610	4	5			
T. A. Begly.....	do.....	do pour réparations sur do, durant do.....	55	17	0			
B. Chaffey.....	do.....	do pour do sur do, durant do.....	30	6	2			
Frothingham et Workman.....	do.....	A compte des réparations sur do, durant do.....	377	10	0			
J. Mathewson et fils.....	do.....	Fourniture d'objets de quincaillerie pour do, dur. do Pour huile fournie pour do, durant do.....	0	13	0			
A. McMillan.....	do.....	do.....	99	5	6			
do.....	do.....	Pour le mettre en moyen de payer J. K. Creed, contre-maitre, pour ses services sur le canal ci-dessus, durant l'année expirée le do.....	32	10	0			
do.....	do.....	<i>Canal de Lachine.</i>				2467	6	1
A. Gough.....	do.....	Salaire comme percepteur des péages au canal Lachine, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.....	460	0	0			
do.....	do.....	Loyer de bureau, pour l'année expirée le 31 oct. 1856.....	60	0	0			
do.....	do.....	l'aperterie, impressions, blancs, combustible, frais de port, etc., pour l'année expirée le 31 décembre 1856.....	338	19	9			
do.....	do.....	Pour le mettre en moyen de payer les gages des préposés aux arrivages pour do.....	468	12	3			
Bryan Hays.....	do.....	Salaires comme commis à do, pour do.....	250	0	0			
S. M. Douchette.....	do.....	do comme second do à do, pour do.....	187	10	0			
do.....	do.....	Arrérages sur augmentation de salaire, pour le quartier expiré le 31 mars 1855.....	9	7	6			
P. C. Racene.....	do.....	Salaires comme surintendant des préposés aux arrivages, pour l'année expirée le 31 décembre 1858.....	250	0	0			
do.....	do.....	<i>Porté en l'autre part.</i>	2024	9	6			
			115	12	3			
			2770	18	0			
			11955	14	0			

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVISE.	Total courant.			Courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
			1078	9	0	12987	8	0
			403	2	9			
			535	0	0	1481	11	9
			405	0	0	940	0	0
			32	4	0			
			63	10	4			
			95	14	4			
			6	0	7	89	13	9
			393	6	8			
			220	6	2			
			2	5	0	638	17	10

T. Bouthillier	Salaires depuis le 1er août 1855, jusqu'au 31 décembre 1856, à £460 par année	651	13	4
do	do d'un commis pour la même période, à £187 10s par année	265	12	6
do	Dépenses contingentes de son département pour la même période	375	9	8
		1292	15	6
		58	17	1
		1233	18	5
		7	0	0
D. G. LeBarre	Moins.—Cette somme créditée en plus au compte de juillet 1855	1240	18	5
	Pour visiter des lots dans Shawénégan			
	<i>Reclamat. de Terres dans Gaspé, en vertu de l'Acte 10 et 11 Vic., ch. 30</i>			
Robert Christie	Frais de voyage, depuis le 30 novembre 1853, jusqu'à septembre 1854	150	0	0
do	Pour 191 jours de services rendus, depuis le 24 juin jusqu'au 31 décembre 1855, à 30s	286	10	0
do	Rémunération pour préparer des parchemins	180	0	0
Philip Vibert	Pour services comme registraire	283	0	3
E. Trudeau	Pour do comme assistant	158	8	0
John Gemmill	Pour 63 jours do comme secrétaire, à 10s	31	10	0
Thomas Cary	Pour divers	17	17	3
John Nelson	Pour frais de voyage à Gaspé, comme arpenteur provincial, le 30 novembre 1853	61	18	3
do	Pour salaire comme do	95	8	0
do	Pour do de deux porte-chaines	84	16	0
		1349	7	9
	<i>Frais de port des Agences.</i>			
Divers agents, Est et Ouest	Montant à eux payé en l'année 1856	21	5	5
	<i>Frais de Port de Bureau.</i>			
Maitre gén. des postes	Montant des frais de port du département pour l'année 1856	94	6	7
	<i>Commission.</i>			
Divers agents, Est et Ouest	Montant de commission à eux payé en l'année 1856	4713	17	5
	<i>Porté en l'autre part.</i>	4829	9	5
		12586	603	19
		4		4

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	S E R V I C E.	Total Courant.			Courant.			Total Courant.					
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
		<i>Montant rapporté.....</i>				4829	9	5	18717	17	6	1258603	19	4
		<i>Salaires.</i>												
	Joseph Cauchon.....	Salaires comme commiss. des terres de la cour., dep. le 1er sept. 1855, jusq. 31 déc. 1856, à £1205 par année.	1666	13	4									
	L. J. Roy.....	Quatre mois de salaire comme secrétaire, au 1er mai 1856, à £356 par année	116	13	4									
	E. A. Génereux.....	Huit le 1er mai jusqu'au 31 décembre 1856, à £360 par année	240	0	0									
	J. Murphy.....	Douze do comme régistreur, jusqu'au do	270	0	0									
	William Ford.....	do do comme comptable, do	492	10	0									
	J. Alley.....	do do comme assistant do, do	300	0	0									
	C. T. Walcot.....	do do comme do do, do	270	0	0									
	F. T. Roche.....	do do do do do, do	218	15	0									
	J. Tolmie.....	do do do do do, do	300	0	0									
	B. Powell.....	Cinq do do, jusq. 31 mai 1856, à £187 10s	78	2	6									
	C. Pope.....	Salaires comme commis temporaire, depuis le 28 août jus- qu'au 23 septembre 1856, à 10s par jour.	13	10	0									
	D. A. Grant.....	do do, 28 août jusqu'au 31 décembre 1856, à do	63	0	0									
	J. V. Gréle.....	do do do, dep. le 11 do jusq. do, à do	56	0	0									
	J. C. Tarbutt.....	Douze mois do, comme secrétaire correspondant, ouest, au 31 décembre 1856.	402	10	0									
	Thomas Hector.....	Trois do, comme commis, au 31 mars 1856, à £373 15s par année.	93	8	9									
	A. Kirkwood.....	Neuf mois de salaire comme commis, depuis le 1er avril jusqu'au 31 décembre 1856, à £218 15s par ann.	164	1	3									
	A. J. Taylor.....	Douze do, comme do, jusqu'au do	175	0	0									
	C. Gaunon.....	Salaires comme do temporaire, dep. le 28 août jusq. do	63	0	0									

W. F. Collins.....	Douze mois do comme commis des ventes et de la cor- respondance anglaise, est.	402	10	0										
E. A. Génereux.....	Quatre do comme do française jusqu'au 20 avril 1856, à £360 par année.	120	0	0										
T. Hammond.....	Douze do comme commis, jusqu'au 31 déc. 1856.	218	15	0										
V. E. Tessier.....	do do do, jusqu'au do	218	15	0										
T. Chertier.....	do do do, jusqu'au do	183	0	0										
F. D. Dugal.....	do do do, jusqu'au do	91	0	0										
F. Chassé.....	Six do comme do, jusqu'au 30 juin 1856, à do	460	0	0										
William Spragge.....	Douze do comme premier commis, bureau du ci-devant receveur-général, jusqu'au 31 déc. 1856.	280	6	3										
T. Hector.....	Neuf do comme commis, jusqu'au do, à £373 15s. p. an.	218	15	0										
F. A. Hall.....	Douze do comme do jusqu'au do	54	13	9										
A. Kirkwood.....	Trois do comme do, jusqu'au 31 mars 1856, à £218 15s. par année.	460	0	0										
A. Russell.....	Douze do comme premier arpenteur et dessinateur, ouest, jusqu'au 31 décembre 1856.	250	0	0										
T. Devine.....	do do do comme assistant do, jusqu'au do	300	0	0										
H. J. Jones.....	Douze mois do comme commis, jusqu'au do	195	10	0										
J. W. Prendergast.....	Salaires comme commis additionnel, depuis le 1er janvier jusq. 31 mars, à 10s. par jour; et depuis le 1er avril jusq. 31 déc. 1856, à £200 par année.	188	17	9										
J. H. Bridgland.....	Salaires comme do depuis le 23 janvier jusqu'au do, à £200 par année.	63	0	0										
F. Bannister.....	do comme do, depuis le 28 août jusqu'au do, à 10s. par jour.	460	0	0										
Joseph Bouchette.....	Douze mois do comme premier arpenteur et dessina- teur, est, jusqu'au do	250	0	0										
E. T. Fletcher.....	do do do comme assistant do, jusqu'au do	225	0	0										
G. G. Dunlevie.....	do do do do do, jusqu'au do	210	9	0										
J. F. Bouchette.....	do do do do do, jusq. do, à 11s. 6d.	169	13	9										
E. Calzac.....	Salaires comme do, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 juillet, à 8s. 6d.; et depuis le 1er août jusqu'au 31 décembre 1856, à 10s. par jour.	50	0	0										
J. B. Raymond.....	Trois mois do comme commis, jusq. 31 mars 1856	92	0	0										
F. Chassé.....	Six do do temporaire, jusqu'au 31 décembre 1856, à 10s. par jour.	57	10	0										
W. F. Witcher.....	Trois do comme do jusqu'au do, à 12s, 6d. do.	10331	14	8					4826	9	5	18717	17	6
												1258603	19	4

Porté en l'autre part.....£

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant			Courant.			Total courant					
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.			
		<i>Salaires—(Continuation.)</i>												
		<i>Montant rapporté.....</i>	10331	14	8	4929	9	5	18717	17	6	1258603	19	4
	W. M'D. Dawson	Douze mois de salaire comme commis des bois et forêts, depuis le 31 déc. 1856, à £406 par ann., y compris £129 11s. 8d. d'arrérages de salaire, du 1er janvier 1854.....	589	11	8									
	P. M. Partridge	Salaire comme second do, depuis le 1er janv. jusqu'au 31 mars, à 12s. 6d. par jour; et depuis le 1er avril jusqu'au 31 déc. 1856, à £250 par jour.....	247	3	9									
	S. P. Beauset	Douze mois do comme arpenteur et dessinateur, au do à 10s. par jour.....	183	0	0									
	L. A. Robitaille	do comme commis jusqu'au do, à do.....	183	0	0									
	C. Lachance	Salaire comme do, depuis le 11 jusqu'au 28 octobre 1856, à 10s. par jour.....	9	0	0									
	— Steffin	do comme dessinateur temporaire, depuis le 2 jusq. 22 décembre 1856, à do.....	10	10	0									
	J. Bradshaw	Douze mois de salaire comme messenger, au 31 décembre 1856.....	93	15	0									
	George Fisher	do do comme do, au do.....	93	15	0									
	J. Innes	do do do, au do.....	93	15	0									
	E. Dumontier	do do do, au do, inclus 20s. en acompte 1857.....	94	15	0									
	P. Cahill	do do comme do, depuis le 1er septembre jusqu'au do, à £93 15s. par année.....	30	19	9									
		Moins.—Cette somme déduite sur les salaires.....	£ 11960	19	10									
		<i>Débourrés en Général.</i>	7	8	4							11953	11	6

			38	6	0									
			139	12	6									
			29	15	0									
			125	1	0									
			17	10	0									
			22	15	8									
			1069	2	4									
			1917	9	11									
			26	16	5									
			78	17	1									
			109	6	0									
			11	3	0									
			10	6	0									
			10	3	8									
			295	6	2									
			30	4	10									
			8	14	6									
			21	12	6									
			1	2	6									
			1	10	0									
			6	15	0									
			8	19	6									
			6	0	0									
			41	6	9									
			12	5	5									
			21	16	0									
			17	10	7									
			1	13	0									
			7	10	0									
			3	0	0									
			17	10	0									
			4	17	9									
			20	0	0									
			4114	13								16783	0	11
												18717	17	6
														1258603
														19
														4

Porté en l'autre part.....£

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Courant.			Total courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
		<i>Port de London.—(Continuation.)</i>						
	J. B. Strathy	Montant rapporté.....	28	6	8	2412	17	8
	J. A. Mailleu et autres	Frais de criée et autres dépenses.....	27	8	6			
		Leur part comme officiers saisissants.....	340	13	4			
		<i>Port de Montréal.</i>						
	T. Bouthillier	Frais de criée et autres dépenses.....	93	1	7			
	J. Mallon et autres	Leur part comme officiers saisissants.....	419	7	0			
		<i>Port de Montréal.</i>						
	Dunham Jones	Son pourcentage comme percepteur.....	0	0	8			
	do	Sa part comme officier saisissant.....	0	8	2			
		<i>Port de Morrisburgh.</i>						
	Alexander McDonell	Son pourcentage comme percepteur.....	18	2	1			
	do	Frais de criée et autres dépenses.....	31	11	5			
	W. J. Morgan et autres	Leur part comme officiers saisissants.....	211	0	6			
		<i>Port de Niagara.</i>						
	John McCormick	Son pourcentage comme percepteur.....	2	1	4			
	do	Dépenses.....	2	16	8			
	John Hemphill et autres	Leur part comme officiers saisissants.....	24	6	7			
		<i>Port de Paris.</i>						
						260	14	0
						29	4	7

William Murphy	Son pourcentage comme percepteur.....	0	7	4				
do	Dépenses.....	0	11	9				
do	Sa part comme officier saisissant.....	4	6	0				
		<i>Port de Philipsburg.</i>						
P. P. Russell	Son pourcentage comme percepteur.....	2	17	11				
do	Aide et autres dépenses.....	1	8	3				
do et autres	Leur part comme officiers saisissants.....	35	15	7				
		<i>Port de Prescott.</i>						
A. Jones	Son pourcentage comme percepteur.....	15	19	11				
do	Frais de criée et autres dépenses.....	38	0	10				
P. Carberry et autres	Leur part comme officiers saisissants.....	283	0	5				
		<i>Port de Pottion.</i>						
James H. McVey	Son pourcentage comme percepteur.....	0	2	2				
do	Aide.....	0	5	0				
F. J. Parker	Sa part comme officier saisissant.....	1	4	3				
		<i>Port de Rowan.</i>						
G. J. Read	Son pourcentage comme percepteur.....	0	4	6				
do	Dépenses.....	1	16	4				
do	Sa part comme officier saisissant.....	1	12	9				
		<i>Port de Russelltown.</i>						
Robert Rodgers	Son pourcentage comme percepteur.....	0	10	1				
do	Dépenses.....	0	5	0				
do	Sa part comme officier saisissant.....	6	4	4				
		<i>Port de Sarnia.</i>						
Thomas Forsyth	Son pourcentage comme percepteur.....	4	5	9				
do	Frais de criée et autres dépenses.....	6	2	2				
		<i>Porté en l'autre part.....</i>	10	7	11			
						4006	14	7
						13444	04	19

No. 12.—(Continuation.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.			Courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
		<i>Port de Sarnia—(Continuation.)</i>						
		<i>Montant rapporté.....</i>	10	7	11	4006	14	7
		<i>Port de Sution.</i>						
	D. C. O'Brien et autres	Leur part comme officiers saisissants.....	51	16	3	62	4	2
	Benjamin Seaton.....	Son pourcentage comme percepteur.....	0	4	10			
	Leonard Boright.....	Sa part comme officier saisissant.....	3	0	11	3	5	9
	Mathew Child.....	<i>Port de Stanley.</i>						
	do.....	Son pourcentage comme percepteur.....	3	5	8			
	Philo. Bennett, et autres.....	Frais de criée et autres dépenses.....	9	6	5			
		Leur part comme officiers saisissants.....	35	9	4	48	1	5
	Gilbert McMicken.....	<i>Port de Stamford.</i>						
	do.....	Son pourcentage comme percepteur.....	14	4	5			
	William Leggett, et autres.....	Frais de criée et autres dépenses.....	9	15	5			
		Leur part comme officiers saisissants.....	173	16	11	197	16	9
	S. H. Dickerson.....	<i>Port de Stanstead.</i>						
	do.....	Son pourcentage comme percepteur.....	3	1	0			
	M. Dixon, et autres.....	Frais de criée et autres dépenses.....	4	0	0			
		Leur part comme officiers saisissants.....	36	12	0	43	13	0
		<i>Port de Toronto.</i>						

Wm. F. Meudell.....	Son pourcentage comme percepteur.....	25	11	4				
do.....	Frais de criée et autres dépenses.....	11	4	5				
do.....	et.....							
autres.....	Leur part comme officiers saisissants.....	316	7	8	353	3	5	
	<i>Port de la Rivière à la Truite.</i>							
J. H. Smith.....	Son pourcentage comme percepteur, et dépenses encourues.....	4	9	9				
do.....	Sa part comme officier saisissant.....	27	6	1	31	15	10	
	<i>Port de Windsor.</i>							
W. F. Elliot.....	Son pourcentage comme percepteur.....	8	8	3				
do.....	Aide et autres dépenses.....	31	4	9				
William Morton et autres.....	Leur part comme officiers saisissants.....	103	19	2	116	2	2	
	<i>Port de Wallaceburg.</i>							
John Bell.....	Son pourcentage comme percepteur.....	1	11	0				
do.....	Dépenses encourues.....	3	0	0				
do et autres.....	Leur part comme officiers saisissants.....	18	13	11	23	4	11	
	<i>Port de Woodstock.</i>							
Jordan Charles.....	Son pourcentage comme percepteur.....	0	10	0				
do.....	Frais de criée et autres dépenses.....	0	10	0				
do.....	Sa part comme officier saisissant.....	6	0	8	7	0	8	
	<i>Port de Georgeville.</i>							
C. Bullock.....	Son pourcentage comme percepteur.....	0	5	7				
do.....	Aide.....	0	2	10				
J. C. Tuck.....	Sa part comme officier saisissant.....	3	9	5	3	17	10	
	<i>Port de Gaspé.</i>							
J. C. Belleau.....	Son pourcentage comme percepteur.....	0	0	3				
	<i>Port en l'autre part.....</i>	0	0	3	8	497	0	6
								1344404 19 71

No. 12.—(Continuation.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Total courant.		Courant.	
			£	s. d.	£	s. d.
		RÉCAPITULATION.—(Continuation.)				
		<i>Montant rapporté.....</i>	545345	6 3		
		Paiements en vertu d'actes du Bas-Canada.....	3883	17 11		
		do do du Haut-Canada.....	2172	13 6		
		do do de la province.....	251070	10 9		
		do suivant les estimés, 1850, 13 et 14 Vic. chap. 1.....	33	4 3		
		do do 1851, 14 et 15 Vic. chap. 46.....	136	2 6		
		do do 1852, 16 Vic. chap. 155.....	350	0 0		
		do do 1853, 16 Vic. chap. 156.....	11565	11 11		
		do do 1854, 18 Vic. chap. 4.....	8238	14 9		
		do do 1855, 18 Vic. chap. 90.....	23916	9 10		
		do do 1856, 19 et 20 Vic. chap. 86.....	398280	9 10		
		Montant placé à compte du fonds d'amortissement.....	608	8 14 5	10507	14 13 9
		DÉDUCTIONS.				
		Sur les droits de douanes.....	98626	11 7		
		do les travaux publics.....	63089	5 4		
		do le revenu territorial.....	85800	19 9		
		do les amendes et confiscations.....	5504	19 11		
		do le revenu casuel.....	129	2 6		
		do l'excise.....	5568	1 2		
					258719	0 3
						£11809433 14 0

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

No. 13.

ETAT des paiements faits par le Receveur Général de la province du Canada, entre le 1er février et le 31 décembre 1856, à compte des travaux publics ci-après mentionnés, ainsi qu'il y est pourvu dans les estimés des années 1851, 1852, 1853, 1854, 1855 et 1856, en vertu des actes 14 et 15 Vic., ch. 46; 16 Vic., chs. 155 et 156; 18 Vic., chs. 4 et 90; et 19 et 20 Vic., ch. 86.

EN VERTU DE QUELS ACTES.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.		Montant.			Courant.							
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.				
18 Vic. chs. 4 et 90.		<i>Canal Welland.</i>												
		John Brown.....	Pour matériaux et ouvrage fait	12	59	12	6							
		John Clyde.....	do			18	5							
		Francis Chitley.....	do			97	5	7						
		A. Latimore.....	do			43	15	0						
		Thomas Adams.....	do			1974	11	6						
		J. W. Harper.....	Pour ouvrage et services d'ingénieur											
			Salaires pour le mois de janvier 1856, comme commis dans le départe-											
			ment des travaux publics.....			20	16	8						
		Robert Smith.....	Pour dommages causés à sa terre			6	5	0						
		N. Pawling.....	Pour terrain pris pour le canal.....			150	0	0						
		Thomas Parke.....	Pour ouvrage fait			106	16	6						
		L. McCallum.....	Pour			70	19	9						
					£	1541	1	11						
		Moins.—Reçu de Thomas Adams pour un terrain vendu sur la ligne du canal Welland.....				139	0	0				15272	1	11
		<i>CANAUX-DU ST. LAURENT.</i>												
		<i>Canal Lachine.</i>												
	Thomas Hewitt.....	Pour ouvrage fait, matériaux fournis et services d'ingénieur.....			1306	17	5							
		<i>Porté en l'autre part.....</i>			£	1306	17	5				15272	1	11

No. 13.—(Continuation.)

N° VERTU DE QUELLE ACTS.	A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Montant.			Courant.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
4 & 5 Vic. chap. 16, and 18 Vic. chap. 90.	Hearn et Potter Thomas Hewitt Walter Shanly	Arpentages Est et Ouest, et Dépenses Contingentes.—(Continuation) <i>Montant rapporté.</i>	295	3	8	225	10	12
		Pour divers articles	40	15	0			
		Pour services professionnels	118	5	0			
		Pour services se rattachant à l'étude de la ligne de canal en projet pour élargir le canal Welland	510	0	0			
	T. A. Begly	Pour le mettre en état de payer divers petits comptes se rattachant aux différents travaux publics				150	0	0
		Total, travaux publics				199	22	15
						245	133	8
								4

W. CAYLEY,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 14.

TABLEAU du revenu provenant des Biens du ci-devant ordre des Jésuites, durant l'année 1856, et transféré au fonds de l'Education Supérieure du Bas-Canada, en vertu de l'Acte 19 Vic., chap. 94.

A QUI PAYÉ.	DÉPENSES.		Courant.		RECETTES.		Courant.				
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.		
				5500	16	11		2803	15	0	
Balance du tableau No. 13, de l'année dernière.											
Montant porté au crédit du fonds de l'éducation supérieure du Bas-Canada, en vertu de l'acte 19 Vic., chap. 94.....				1076	15	10	Argent crédité par le receveur général, étant l'intérêt pour le compte de ce fonds				
							A compte reçu du commissaire des terres de la couronne, pour rentes, lots et ventes.....				
Total, courant	£			6577	12	9	Total, courant.....	£	6577	12	9

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 15.

ÉTAT des Droits de Tonnage prélevés durant la Saison de la Navigation de l'année 1856, à Québec et Montréal, en vertu de l'Acte 6 Guill. IV, chap. 35, continué par l'Acte 18 Vic., chap. 85, et des sommes payées sur les dits droits pour pourvoir au Traitement Médical des Matelots Malades.

Q U E B E C .

A QUI PAYÉ.	DÉPENSES.	Courant.		RECETTES.	Courant.	
		£	s. d.		£	s. d.
	Balance rapportée de l'année dernière, suivant état No. 14			Montant des droits de tonnage perçus à Québec, durant la saison de 1856	1898	12 7
Phillip Wells, trésorier	Balance des dépenses de l'hôpital de marine et des émigrés, pour l'année 1855.....	368	17 3	Cette somme votée dans les estimés de 1856, pour faire face à l'excédant de l'année 1855, suivant 19 et 20 Vic, ch. 86.....	1707	18 7
do	A compte de do pour 1856.....	2800	0 0	Balance portée à l'état des dépenses imprévues de cette année, marg. A.	1279	4 8
	Total, courant		£ 4876 15 10	Total, courant.....	£ 4876	15 10

MONTRÉAL.

A QUI PAYÉ.	DÉPENSES.	Courant			RECETTES.	Courant.		
		£	s.	d.		£	s.	d.
John Molson.....	Montant à lui payé comme président de l'hôpital général de Montréal, à compte des dépenses de cette institution.....	100	8	2	100	8	2	
	Balance portée à l'année prochaine, suivant état No. 14.....	128	17	7	128	17	7	
	Total, courant..... £	229	5	9	Total, courant..... £	229	5	9
					Balance rapportée..... £	128	17	7

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 17.

Etat du montant des Honoraires reçus sur les Licences de Mariage, durant l'année 1856, dans le Canada Ouest.

DÉPENSES.	Courant.			RECETTES.	Courant.		
	£	s.	d.		£	s.	d.
Montant porté à l'année prochaine	29234	10	5				
				Balance rapportée de l'état No. 17 de l'année dernière.	22837	5	7
				Montant des honoraires reçus sur 6551 licences de mariage, à £1 chacune.....	6551	0	0
				Morts—Proportion pour impressions et frais de port	203	15	2
Total, courant.....£	29234	10	5	Total, courant	634	4	10
				Montant rapporté	29234	10	5
				Montant rapporté	29234	10	5

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

ETAT des Deniers provenant du Droit imposé par l'Acte 16 Vict., chap. 86, sur les Passagers ou Emigrés arrivant aux ports de Québec et de Montréal, et des sommes payées à même ceux pour pourvoir au Traitement Médical des personnes indigentes de cette description et pour les mettre en état de se rendre au lieu de leur destination, durant la Saison de la Navigation de l'année 1856; y compris aussi les dépenses de la Quarantaine à la Grosse-Ile et à Québec.

A QUI PAYÉ.	D É P E N S E S.			C o u r a n t.			R E C E T T E S.			C o u r a n t.			
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
Balance rapportée de l'état No. 18 de l'année dernière				2731	3	3							
A. C. Buchanan	4801	3	1				Montant des taxes reçues par le percepteur de Québec, durant la saison de 1856	£4852	3	9			
do	2400	0	0				Morts—La somme suivante p. loyage de chaloupe et autres services, tel qu'autorisé par le commissaire des douanes.....	250	0	0	4602	3	9
MM. Nault et Roy	388	6	2										
G. St. Pierre	717	14	4										
Révérend C. F. Casault	22	0	2										

Révérend A. N. Mourain	1618	6				22	1	3				
Révérend W. V. Lloyd.	22	0	2									
Philip Wells	1097	3	9			2731	3	3				
do	500	0	0									
Révérend H. Hope	100	0	0			3000	0	0				
A. C. Buchanan	100	0	0								10355	8
F. Baby	1350	0	0									
P. L. Gauvreau	31	2	6			11046	8	8			3423	3
Total, courant				£	13777	11	11		£	13777	11	11

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

No. 19.

ÉTAT des droits de tonnage collectés au port de Québec, durant l'année 1856, en vertu de l'acte 14 et 15 Vic., chap. 25, et appropriés pour couvrir les dépenses de la police riveraine de Québec.

A QUI PAYÉ.	DÉPENSES.	Courant.		RECETTES.		Courant.		Courant.	
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
John Maguire, inspecteur et surintendant de police, Québec....	Balance rapportée de l'année dernière, suivant état No. 19.....	221	1 10					1565	17 6
	Montant de la paie et des dépenses contingentes de la police, pour la saison de 1856.....	2268	14 5			Montant des droits de tonnage prélevés au port de Québec, durant la saison de 1856.....			
	Balance portée à l'année prochaine...	67	7 9			Montant net des ventes des effets trouvés par la police, et vendus par le maire du havre, en vertu de l'acte ci-dessus mentionné.....		20	4 8
	Total, courant.....£	2557	4 0			Cette somme votée dans les estimés de 1855, pour rencontrer le surplus de ce fonds pour 1855.....	221	1 10	
						do do pour faire face aux dépenses de 1856.....	750	0 0	
						Total, courant.....		971	1 10
								2557	4 0
						Balance rapportée.....			
								67	7 9

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 20.

CÉDULE des Débentures Municipales Consolidées émises en vertu de l'autorité de l'Acte 16 Vic., chap. 22, avant le 31 décembre 1856, lesquelles portent intérêt à six pour cent par année, pour le compte des diverses Municipalités ci-dessous énumérées.

NOMS DES MUNICIPALITÉS.	Montant courant.			Montant courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Montant suivant les comptes publics de 1855, No. 35, jusqu'au 31 janvier 1856.....				1480166	13	4
Comtés de Northumberland et Durham.....	38000	0	0			
do de Lanark et Renfrew.....	*151332	13	4			
Ville de Brockville.....	† 75666	6	8			
Village de Chippawa.....	1500	0	0			
Township de Woford.....	† 24999	13	4			
				291498	13	4
Total, courant.....			£	1771665	6	8

* Cette somme comprend £124,000, de débentures en cours sterling.

† Cette do £62,000, do do.

† Cette do £20,500, do do.

W. CAYLEY.

Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,

Toronto, février 1857.

ÉTAT du Fonds Consolidé d'Amortissement d'Emprunt Municipal, constitué en vertu de l'Acte 16 Vic., chap. 22, indiquant le montant reçu des diverses Municipalités, comme aussi les dépenses payables à même le dit fonds à venir au 31 décembre 1856.

PAIEMENTS.	Courant.		RECETTES.	Courant.		Courant.
	£	s. d.		£	s. d.	
Salaire de L. F. Dufresne, pour une année expirée le 31 décembre 1856, pour tenir les livres de comptes de l'emprunt municipal.....	250	0 0	Balance suivant les comptes publics, No. 36, à venir au 31 janvier 1856	275	53 5 0	
Somme payée à M.M. Rawdon, Wright, Hatch et Edson, graveurs de billets de banque, New-York, pour des blancs de débentures.....	60	6 0	Les sommes suivantes, reçues des trésoriers des différentes municipalités ci-dessous énumérées, à compte de l'intérêt de 2 pour cent, sur des débentures du fonds d'emprunt municipal, pour être employé pour les fins de l'acte ci-dessus mentionné:—			
			Cité de London, sur £50000, depuis le 1er juillet 1855, jusqu'au 1er juillet 1856	1000	0 0	
			do de do, sur £43850, dep. le 24 novembre 1855, jusq. do	529	16 1	
			do Ottawa, sur £50000, depuis le 1er juillet 1854, jusq. 1er janvier 1855	500	0 0	1
			do de do, sur do, à compte, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1855	227	12 7	
			Ville de Niagara, sur £55000, depuis le 1er juillet 1855, jusqu'au 1er janvier 1856	550	0 0	
			do de do, sur £15000, depuis le 11 sept. 1855, jusq. do.	92	1 1	
			do de do, sur £70000, à compte, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1856	270	4 0	
			do de Belleville, sur £3000 dep. le 1er janv. 1855, jusq. do			7
				912	5 1	
				150	0 0	

Balance rapportée.....	47070	17 5				60	0 0
			do de Cornwall, sur £3000, depuis do, jusq. 1er janv. 1856.			730	0 0
			do de Brockville, sur £24333 6s. 8d., depuis do, jusq'au 1er juillet 1856	122	14 9		
			do de Guelph, sur £20000, depuis le 11 septembre 1855, jusqu'au 1er janvier 1856	171	16 4		1
			do de do, sur do, à compte, depuis le 1er janvier, jusqu'au 1er juillet 1856			939	17 3
			do de St. Catharines, sur £37500, depuis le 1er juillet 1855, jusqu'au 1er janvier 1856	375	0 0	30	0 0
			do de do, sur £10000, depuis le 21 juillet 1855, jusq. do.	89	17 3	500	0 0
			do de do, sur £47500, dep. le 1er janv., jusq. 1er juil. 1856	475	0 0	120	9 0
			do de Barrie, sur £3000, depuis do, jusqu'au do			620	9 0
			do de Chatham, sur £25000, depuis le 1er janvier 1856, jusqu'au 1er janvier 1857				
			do de Simcoe, £25000, depuis le 1er janvier 1855 jusqu'au 1er janvier 1856	500	0 0		
			do de do, à compte, dep. le 1er janv., jusq. 1er juil. 1856.	120	9 0		
			do de Woodstock, sur £25000, depuis le 1er janvier 1855, jusqu'au 1er janvier 1856	500	0 0		
			do de do, à compte, depuis le 1er janvier, jusqu'au 1er juil. 1856	247	15 6		
			do de Dundas, sur £13000, depuis le 1er janvier jusq. do			747	15 6
			do de Brantford, sur £125000, à compte, depuis le 1er janvier, jusqu'au do			130	0 0
			do de Cobourg, sur £100000, à compte, depuis le 1er juillet 1854, jusqu'au 1er janvier 1855			402	11 10
			do de Goderich, sur £25000, à compte depuis le 1er janvier, jusqu'au 1er juillet 1855			370	0 9
			do de Prescott, sur £25000, à compte depuis le 1er juillet 1854, jusqu'au 1er janvier 1855			171	16 4
			do de Port Hope, £215000, à compte, depuis le 1er juillet 1855, jusqu'au 1er janvier 1856			233	13 5
			Township de Elizabethown, sur £12166 13s. 4d., depuis le 1er janvier 1355, jusqu'au 1er juillet 1856			377	12 8
						365	0 0
						36880	6 7

Porté en l'autre part.....£

Porté en l'autre part.....

No. 21.—(Continuation.)

PAIEMENTS.	Courant.		RECETTES.	Courant.		Total courant.	
	£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.
Montant rapporté.....	47381	3 5	Montant rapporté.....	30	4 3	47147	18 6
			Montant de l'intérêt à 6 pour cent, sur arrérages d'intérêt à 8 pour cent, dus par les townships d'Elizabethtown et de Canboro', jusqu'au 1er janvier 1856	10	15 8		
			do, par les comtés de Lanark et Renfrew, jusqu'au do	21	0 9		
			do, par le village de Chippawa, jusqu'au do	3	16 3		
			do, par la ville de Belleville et le township de Canboro', jusqu'au 1er janvier 1857	6	0 9	71	17 8
			Dépenses contingentes remboursées par les villes de St. Catharines, Belleville, Barrie, Chatham et Dundas.....	60	9 0		
			do par les townships d'Elizabethtown, Moulton et Sherbrooke, Wainfleet, Brantford et Bertie	93	11 6		
			do do par le comté de Grey et le village de Chippawa.....	7	6 9	161	7 3
Total, courant.....	£ 47381	3 5	Total, courant.....	.....	£	47381	3 5
			Balance rapportée.....	.....	£	47070	17 5

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

PAIEMENTS.	Courant.		RECETTES.	Courant.		Courant.	
	£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.
Montant rapporté.....	110705	13 9			13347	15 3	
Montant rapporté.....			Montant rapporté.....				
			Ville de St. Catharines, sur £37500, depuis le 1er juillet 1855 jusqu'au 1er janvier 1856				
			do do, sur £10000, depuis le 21 juillet jusqu'au do	1125	0 0		
			do do, sur £47500, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1856	269	11 9		
				1425	0 0	2819	11 9
			do de Barrie, sur £3900, depuis do jusqu'au do			90	0 0
			do de Chatham, sur £25000, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er janvier 1857				
			do de Simcoe, sur £25000, depuis le 1er janvier 1855 jusqu'au 1er janvier 1856	1500	0 0	1500	0 0
			do do, sur £25000 à compte, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1856	361	7 2	1861	4 2
			do de Woodstock, sur £25000, depuis le 1er janvier 1855 jusqu'au 1er janvier 1856	1500	0 0		
			do do, sur do, à compte, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1856	743	6 8		
			do de Dundas, sur £13000, depuis le 1er janvier jusqu'au do			2243	6 8
			do de Brantford, sur £125000, à compte, depuis le 1er janvier jusqu'au do			390	0 0
			do de Cobourg, sur £100000, à compte, depuis le 1er juillet 1854 jusqu'au 1er janvier 1855			1207	15 8
			do de Goderich, sur £35000, à compte, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1855			1110	2 4
			do de Prescott, sur £25000, à compte, depuis le 1er juillet 1854 jusqu'au 1er janvier 1855			515	9 0
			do de Port Hope, sur £215000, à compte, depuis le 1er juillet 1855 jusqu'au 1er janvier 1856			701	0 3
			Township d'Elizabethtown, sur £12166 13s. 4d., depuis le 1er janvier 1855 jusqu'au 1er juillet 1856			1132	18 1
						1095	0 0

			do de Stanley, sur £2500, depuis le 1er janvier 1856, jusqu'au 1er janvier 1857			150	0 0
			do de Moulton et Sherbrooke, sur £5000, dep. do. jusqu. do de Canboro', sur £2000, depuis do. jusqu. 1er juil. 1856.			300	0 0
			do de Middleton, sur £1260, depuis do jusqu'au do			60	0 0
			do de Wainfleet, sur £5000, dep. do. jusqu. 1er janvier 1857.			37	10 0
			do de Norwich, sur £50000, depuis le 1er juillet 1855, jusqu'au 1er janvier 1856			300	0 0
			do do, sur do, à compte, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1856	3000	0 0		
			do de Woodhouse, sur £20000, depuis le 1er juillet 1855, jusqu'au 1er janvier 1856	1050	8 8	4050	8 8
			do do, sur do, à compte, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1856	1200	0 0		
			do de Windham, sur £25000, depuis le 1er juillet 1855, jusqu'au 1er janvier 1856	597	18 6	1797	18 6
			do do, sur do, à compte, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1856	1500	0 0		
			do de Bertie, sur £10000, depuis le 1er janvier 1856, jusqu'au 1er janvier 1857	537	3 1	2037	3 1
			do de Brantford, sur £12500, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1856			600	0 0
			do de Ops, sur £2000, depuis le 1er juillet 1855, jusqu'au 1er janvier 1856			375	0 0
			do do, sur do, à compte, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1856	600	0 0		
			Comté d'Hastings, sur £29000, depuis le 1er mai 1855, jusqu'au 1er janvier 1856	86	19 9	636	19 9
			do de Lanark et Renfrew, sur £48666 13s. 4d., balance due depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet 1855			1184	1 1
			do do, sur do, dep. le 1er juillet 1855, jusqu. 1er juil. 1856.	365	6 0		
			do de Grey, sur £4000, depuis le 1er janvier 1856, jusqu'au 1er janvier 1857	2920	0 0	3285	0 0
			do de Huron, Perth et Bruce, sur £127000, à compte, depuis le 1er juillet 1854 jusqu'au 1er janvier 1855			240	0 0
			Portée en l'autre part.....			3375	0 0
			Portée en l'autre part.....			46443	7 3

No. 22.—(Continuation.)

PAIEMENTS	Courant.		R E C E T T E S.	Courant.		Courant.	
	£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.
Montant rapporté.....	110705	13 9	Montant rapporté.....	.....	.....	46443	7 3
			Comté de Perth, sur £22000, à compte, depuis le 1er juillet 1855 jusqu'au 1er janvier 1856			375	0 0
			do de Lambton, sur £4000, depuis le 1er janvier 1856 jusq. 1er janvier 1857			240	0 0
			do Oxford, sur £5000, depuis do jusqu'au 1er juillet 1856			150	0 0
			do d'Essex, sur £8000, depuis do jusqu'au do			240	0 0
			do de Northumberland et Durham, sur £68000, depuis do jusqu'au 1er janvier 1857	4080	0 0		
			do de do, sur £5000, depuis le 16 avril 1856 jusqu'au do	212	9 4		
			do de do, sur £3000, depuis le 10 mai 1856 jusqu'au do	192	14 10		
			do de do, sur £7700, depuis le 1er juin 1856 jusq. do	268	19 5		
			do de do, sur £2300, depuis le 1er juillet 1856 jusq. do	69	0 0		
			do d'Elgin, sur £20000, dep. le 1er janv. jusq. 1er juillet 1856	4823	3 7		
			Village de Chippawa, sur £5000, dep. le 1er juillet 1855 jusq. do	600	0 0		
			do de Paris, sur £10000, depuis le 1er janvier 1856 jusqu'au 1er janvier 1857	300	0 0		
			do de Stratford, sur £25000, à compte, depuis do jusq. 1er juillet 1856	600	0 0		
			Balance rapportée.....	239	7 1		
Total, courant.....	£	110705 13 9	Total, courant.....	£	54030 17 11		
Balance rapportée.....	£	56674 15 10			56674 15 10		
						£	110705 13 9

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

No. 23.

CÉDULE des Débentures Municipales Consolidées, Bas-Canada, payées en vertu de l'autorité des Actes 16 Vic., chap. 22, et 18 Vic., chap. 13, avant le 31 décembre 1856, icelle portant intérêt à six pour cent par année, à compte des différentes Municipalités ci-dessous énumérées.

NOMS DES MUNICIPALITÉS.	Montant courant.			Montant courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Montant suivant comptes publics de 1855, No. 38, jus- qu'au 31 janvier 1856.....				171000	0	0
Ville de Sherbrooke	20000	0	0			
Township d'Acton	6000	0	0			
do de Roxton.....	7500	0	0			
do de Lingwick.....	2500	0	0			
Village de St. Jean.....	5000	0	0			
do de Huntingdon.....	1750	0	0			
do de Varennes.....	500	0	0			
				43250	0	0
Total, courant.....			£	214250	0	0

W. CAYLEY,

Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 24.

ÉTAT indiquant les Recettes et Paiements à compte de l'Intérêt sur les Débentures du Fonds Consolidé d'Emprunt Municipal, Bas-Canada, émises en vertu des Actes 16 Vic., chap. 22, et 18 Vic., chap. 13, à venir au 31 décembre 1856.

PAIEMENTS.	Courant.			RECETTES.	Courant.		
	£	s.	d.		£	s.	d.
Balance suivant comptes publics, No. 39, à venir au 31 janvier 1856	1095	2	6	Balance rapportée	7676	7	0
Montant payé aux possesseurs de débentures du fonds d'emprunt municipal en circulation, à compte de l'intérêt sur icelles, jusqu'au 31 déc. 1856, à 6 pour cent	5981	4	6				
Total, courant..... £	7676	7	0	Total, courant..... £	7676	7	0
Balance rapportée..... £	7676	7	0				

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 25.

ÉTAT des Banques faisant affaires en vertu de l'Acte 13 et 14 Vic., ch. 21, depuis le 1er janvier 1856, jusq. 31 décembre 1856

NOMS des BANQUES	Capital en débiteures provinciales déposés chez le receveur général.		Montant des billets en circulation enregistrés, contrasignés et délivrés aux banques par l'inspecteur général.		Circulation.		Obligations, circulation comprise.		Actif.		Frais d'enregistrement pour l'année 1856.
	1er janvier 1856.	31 décembre 1856.	1er janvier 1856.	31 décembre 1856.	1er janvier 1856.	31 décembre 1856.	1er janvier 1856.	31 décembre 1856.	1er janvier 1856.	31 décembre 1856.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
* Banque de l'Amér. Britanniq. du Nord.	682833.33	682833.33	679000.00	377765.00*	377765.00*	109800.00	109800.00	218340.80	682833.33	191.00	
† Banq. de Zimmerman	160000.00	160000.00	160000.00	150690.00	169800.00	160000.00	160000.00	538140.60	109800.00	50.15	
† B. du dist. de Niagara	200000.00	76000.00	199987.00	276201.00	76000.00	311045.93	78000.00	316402.27	76000.00	50.06	
† Banque de Molson.	200000.00	26000.00	199179.00	14761.00	14761.00	9733.00	14761.00	130533.76	53237.37	50.00	
Banque Provinciale	.....	120000.00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250333.76	299.99
Banque du comté d'Elgin	.....	100000.00	.....	79950.00	79950.00	.....	.....	.....	204466.20	143.00
Total	1242833.33	1114633.33	1283176.00	778276.00	533530.00	568374.98	812163.14	1067833.67	1376860.66	694.14	

* La Banque de l'Amérique Britan. du Nord, incorporée avant cette acte, et en conséquence non obligée de fournir d'état, en a cependant fourni pour l'année 1856. † Ainsi marqué, agissant aussi en vertu de chartes, et retirant leurs billets émis en vertu de cet acte. ‡ Cette somme est placée au crédit du revenu casuel pour 1856, excepté \$334 qui, étant entrées depuis que ce compte est clos, paraîtront dans les comptes publics de 1857.

(Signé,) JOHN LANGTON, Auditeur.
W. CAYLEY, Inspecteur général.
BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL, Toronto, février 1857.

No. 28.

ÉTAT du montant des honoraires, etc., reçus par certains officiers de l'administration de la justice dans le Bas-Canada, y compris le paiement de leurs salaires et déboursés pour l'année expirée le 31 décembre 1856, en vertu de l'acte 13 et 14 Vic., chap. 37, amendé par l'acte 16 Vic., chap. 196.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.		Courant.		Total courant.		RECETTES.		Courant.		Total courant.	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
W. S. Sewell.....								<i>Shérifs.</i>				
	Montant des salaires et déboursés de son bureau comme shérif de Québec, pour les 9 mois expirés le 30 septembre 1856.....											
John Boston.....	825	0	0	0				Montant des honoraires reçus par le shérif de Montréal, pour les 15 mois expirés le 31 décembre 1856.....	2255	2	2	
J. G. Ogden.....	1457	19	6					do de do de Québec, pour l'année expirée do.	1036	12	11	
G. F. Bowen.....	625	0	0					do de do des Trois-Rivières, pour do	319	16	7	
L. M. Coulée.....	400	0	0					do de do de St. François, pour les 9 mois expirés le 30 septembre 1856.....	57	18	11	
O. Martineau.....	187	10	0									
Martin Shephard....	187	10	0									
	250	11	2		3933	10	8					

Burroughs et Fiset..								do des do de Gaspé, pour l'année expirée le 30 juin 1856.....	43	7	4	
Monk, Coffin, et Pineau.....								do des do d'Ottawa, pour l'année expirée le 30 septembre 1856	40	18	10	
Edward Barnard....	4542	14	11					do des do de Kamouraska, pour do	65	9	0	
								<i>Protonotaires et Greffiers des Cours de Circuit.</i>				3825
								Montant des honoraires reçus comme protonotaire et greffier de la cour de circuit, y compris les honoraires des crieurs, pour l'année expirée le 31 dec. 1856.....	4522	0	2	
Green et Doucet....	386	1	1		10916	2	11	do de do de Montréal, pour 9 mois expirés le 30 septembre 1856.....	4195	4	6	
A. M. Delisle.....	344	18	6					do des do des Trois-Rivières pour do	544	14	1	
Edward Barnard....	41	5	0		772	4	7	do do de St. François pour do	297	14	6	
								<i>Greffiers de la Paix.</i>				
Green et Doucet....								Montant de leurs salaires et déboursés comme greffiers de la paix, Québec, pour l'année expirée le 30 septembre 1856	231	5	0	
Delisle et Bréhaud..	1425	9	11					do do de Kamouraska, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.....	303	0	5	
	1011	18	3					<i>Porté en l'autre part.....£</i>	10093	18	8	
	2437	8	1		15621	18	2					3825
												5
												9

No. 28.—(Continuation.)

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Courant.		Total courant.		RECETTES.		Courant.		Total courant.	
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
E. A. Généreux ..	Montant rapporté.....	2437	8 1	15631	18 2	Montant rapporté.....	10093	18 8	3835	5 9	
L. U. A. Genest....	Montant de son salaire et de ses déboursés comme greffier de la paix, à Trois-Rivières, depuis le 1er janvier jusqu'au 15 mars 1856..... do do, à do depuis le 16 mars jusqu'au 30 septembre 1856.....	85	0 0			Montant des honoraires reçus par le protonotaire et le greffier des cours de circuit de Percé, Gaspé, jusqu'au 30 septembre 1856..... Greffier de la Couronne.	10	19 11	10104	18 7	
Short et Morris.....	Protonotaires conjoints, greffiers des cours de circuit, de la couronne et de la paix.	288	14 9	2811	2 10	Montant des honoraires reçus par le greffier de la couronne, Québec, pour les neuf mois expirés le 31 décembre 1856.....	6	5 2			
Aimé Lafontaine ...	Montant des salaires et déboursés de leurs divers bureaux, St. François, pour l'année expirée le 30 septembre 1856, y compris le salaire du crieur.....	979	9 3			do do de Montréal, pour do	4	5 0	1010	2	
Chalou et Déry.....	do do do, comme do, d'Ottawa, pour do, y compris do	532	0 0			Greffier de la Paix.					
John Wilkie.....	do do do, comme do, de do do, comme do, New Carlisle (Gaspé), pour le semestre expiré le 30 juin 1856, à £150 par année, y compris le	610	17 0			Montant des honoraires reçus par le greffier de la paix, Québec, pour l'année expirée le 31 décembre 1856	430	16 0			

Représentants de feu George F. Tremblay.....	Balance de do do do, Percé, depuis le 1er octobre jusqu'au 23 novembre 1855, à £150 par année.....	187	10 0			do comme do des Trois Rivières, pour do	48	3 11		
Peter Winter.....	Montant do do do, à do, depuis le 29 janvier jusqu'au 30 septembre 1856, à £150 par année, y compris le salaire du crieur, depuis le 1er janvier 1855 jusqu'au do, à £25 par année.....	32	0 3			do comme do d'Ottawa, pour do	0	10 3		
J. U. Beaudry.....	Montant des salaires et déboursés de son bureau, pour 9 mois expirés le 30 septembre 1856.....	154	14 0	2496	10 6	Greffier de la Cour d'Appel.				
Lelièvre et Angers...	Balance des dépenses pour la compilation et la publication des décisions des tribunaux du Bas-Canada, pour 1855.....			446	1 7	Montant des honoraires reçus par le greffier, durant les neuf mois expirés le 30 septembre 1856.....			485	15 0
Augustin Côté	Pour avoir imprimé partie des décisions des tribunaux du Bas-Canada.....	70	6 3	221	5 3	Balance chargée au fonds consolidé, tel qu'autorisé par l'acte 16 Vic. chap. 196.....			6175	8 0
	Total, courant.....			21596	18 4	Total courant.....			21596	18 4

W. CAYLEY,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No.

ETAT des Débentures rachetées sous l'autorité

NOMS DES TRAVAUX.	1849.		1850.		1851.		1852.		
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
Canal de Chambly	20000	0 0							
do de Welland	1000	0 0			1250	0 0			
do de Desjardins	600	0 0	12000	0 0	4400	0 0			
Commission des chemins de Chambly			17000	0 0	2000	0 0			
do do de Montréal			13000	0 0					
do do de Québec			5590	0 0	6100	0 0	100	0 0	
Havre de Cobourg			3000	0 0					
Améliorations du St. Laurent			3000	0 0					
Pont sur la rivière Thames			1500	0 0					
do Trent			1333	6 8	666	13 4			
Chemins du district de Home			500	0 0					
Navigation de la Grande Rivière			500	0 0					
Chemin de fer d'Erie et d'Ontario			4000	0 0					
Havre d'Oakville			2500	0 0					
do de Port Hope			2000	0 0					
Pertes de la guerre			610	0 0	12410	0 0	1830	0 0	
do de l'insurrection									
Chemin de Hamilton et Brantford									
do de Queenston et Grimsby									
do de Kingston et Napanee									
Eaux intérieures du district de Newcastle			2000	0 0					
Chemin d'York					1000	0 0			
do de la rue Yonge					600	0 0			
Chemins et ponts					19000	0 0			
Pont de Chatham					359	0 0			
Canal de la baie Burlington					6500	0 0			
Pont de Brantford					1000	0 0			
Havre de Kettle Creek					5500	0 0	500	0 0	
Débentures sterling à 5 pour cent									
<i>Depuis l'union.</i>									
Travaux publics, 9 Vic. ch. 96			13179	0 3	150	0 0	2787	0 0	
do 10 et 11 Vic. ch. 34			1350	0 0	1600	0 0			
do 12 Vic. ch. 5			11003	7 4	9192	18 1	9280	5 1	
do 12 Vic. ch. 32			107	0 0	1812	14 11	2100	0 0	
do 13 et 14 Vic. ch. 2 et 18							2212	10 0	
do 7 Vic. ch. 34									
do 11 Vic. ch. 9									
Totaux, courant	£	21600	0 0	94172	14 3	73541	6 4	18809	15 1

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

30.

de l'Acte 12 Vic., chap. 5, jusqu'au 31 décembre 1856.

1853.		1854.		1855.		1856.		Courant.		Totaux.		Remarq.
£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
12930	0 0	13900	0 0	6237	10 0	993	10 11	20000	0 0			
								36311	0 11			
								17000	0 0			
								19000	0 0			
33780	0 0	1000	0 0			3750	0 0	51530	0 0			
22092	0 0							33882	0 0			A un es-
								3000	0 0			compte
								3000	0 0			de £994
								1500	0 0			5s. 11d.
								2000	0 0			
660	0 0							1160	0 0			
								500	0 0			
								4000	0 0			
								2500	0 0			
								2000	0 0			
38490	0 0	1120	0 0	200	0 0			54660	0 0			A un es-
500	0 0							500	0 0			compte
1000	0 9							1000	0 0			de £357
2000	0 0							2000	0 0			8s. 1d.
4988	17 2							4988	17 9			
270	0 0							2270	0 0			
3900	0 0	800	0 0					5700	0 0			
500	0 0							1100	0 0			
								19000	0 0			
								359	0 0			
								6500	0 0			
								1000	0 0			
								6000	0 0			
		260975	0 0	561373	6 8	54199	3 4	876547	10 0			
										1179008	8 8	
117500	0 0	7000	0 0	3088	5 0	3000	0 0	146704	5 3			
2050	0 0	375	0 0					5375	0 0			
76943	0 0	14306	2 6	109797	10 6	54977	18 1	285501	1 7			
250	0 0	7950	0 0	415	0 0			12634	14 11			
750	0 0							750	0 0			
8034	0 0							10246	10 0			
				50	0 0			50	0 0			
										461261	11 9	
326637	17 0	307426	2 6	681161	12 2	116920	12 4			£	1640270	0 5

W. CAYLEY,
Inspecteur-Général.

No. 31.

ÉTAT indiquant la balance des octrois législatifs en faveur des travaux public etc., dont est autorisé le prélèvement par emprunt, les débetures payées et rachetées en 1856, et la balance négociable en vertu des dispositions de l'acte 12 Vic., ch. 5, jusqu'au 31 décembre 1856.

APPROPRIATIONS.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Balance qu'il est permis de négocier jusqu'au 31 janvier 1856, voir comptes publics 1855, No. 49				953963	1	8
Montant de l'appropriation, en vertu de l'acte 18 Vic., ch. 3.				150000	0	0
do do do 19 et 20 Vic. ch. 86.				250000	0	0
Montant des débetures rachetées, suivant état No. 30				116920	12	4
			£	1470883	13	7
MOINS.—Débetures émises en vertu de l'acte 12 Vic., ch. 5	105591	13	4			
do do do 16 Vic., ch. 157	150000	0	0			
do do do 18 Vic., ch. 3..	121666	13	4			
do do do 18 Vic., ch. 4..	123614	3	4			
				500872	10	0
Balance négociable le 31 décembre 1856			£	970011	3	7

W. CAYLEY,

Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,

Toronto février 1857.

No. 32.

ÉTAT indiquant le montant au crédit du fonds d'amortissement de la Province du Canada, à venir au 31 décembre 1856, lequel est placé en des annuités au taux réduit de 3 pour cent.

I T E M S .	Sterling.		
	£	s.	d.
Montant suivant l'état No. 48, comptes publics de 1855, courant, £653013 8s. 10d.	536723	7	6
Dividende semestriel, jusqu'au 5 avril 1856, sur £466736 0s. 6d., sterling à 3 pour cent.	7001	0	9
Gain sur placement de £7001 0s. 9d., sterling	598	9	2
Dividende semestriel, jusqu'au 10 octobre 1856, sur 474335 10s. 5d., sterling à 3 pour cent	7115	0	7
Gain sur placement de £7115 0s. 7d., sterling	650	7	0
Dividende semestriel, jusqu'au 5 juillet 1856, sur £69987 7s. 0d. sterling Annuités consolidées à 3 pour cent	1048	14	8
Gain sur placement de £1048 14s. 8d., sterling	50	17	1
Montant transmis pour être placé en consolidés à 3 pour cent.	50012	13	0
Sterling	£ 603200	9	9
Courant	£ 733893	18	6

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1856.

No. 33.

ÉTAT des Débentures émises pour divers comptes spéciaux, et pour lesquelles le gouvernement est en partie responsable, à venir au 31 janvier 1856.

A QUEL SUJET.	AUTORITÉ.	Montant.		REMARQUES.
		£	s. d.	
Prêt aux incendiés de Québec.....	9 et 10 Vic., chaps. 62 et 35.....	82770	0 0	Le gouvernement est responsable pour l'intérêt à 6 pour cent, dont 4 pour cent doivent être perçus des emprunteurs.
Société des hommes de loi, Haut-Canada.....	9 Vic., chap. 33.....	7000	0 0	Princ. et intér. pay. à même les honor. de just. H.-C.
Asile des aliénés.....	9 Vic., chap. 61, et 12 Vic., ch. 32.....	24250	0 0	do do cotisations, do.
Fonds de construction du Haut-Canada.....	13 et 14 Vic., chap. 2 et 68.....	30000	0 0	do do do, do.
Palais de justice, Bas-Canada.....	12 Vic., ch. 112, et 18 Vic., ch. 164.....	55757	9 10	do do honoraires de justice B.-C.
Chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlan.....	14 et 15 Vic., chap. 73.....	486666	13 4	do do paiements en Angleterre, sur £400000 sterling.
Chemin de fer Great Western.....	do do.....	936833	6 8	do do do sur £770000 sterling.....
Chemin de fer d'Érie, Ontario et Simcoe.....	do do.....	577916	13 4	do do do.
do Grand Tronc.....	.....	3298991	13 4	D'ici à ce que le montant, tel qu'autorisé, soit dépensé, l'intérêt est payable à même les deniers provenant de placements en Consolidés à 3 pour cent. et par la compagnie.
Fonds d'emprunt municipal, H.-C.....	16 Vic., ch. 22.....	1771665	6 8	L'intérêt est payable par les diverses municipalités, et il est pourvu au rachat d'icelui à même le fonds d'amortissement d'emprunt municipal.
Fonds d'emprunt municipal, B.-C.....	do, et 18 Vic., ch. 13.....	214250	0 0	do do do.
	Total, courant.....	7486101	3 2	

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 34.

COMMISSAIRE DE LA TENURE SEIGNEURIALE en Compte avec le GOUVERNEMENT PROVINCIAL, pour l'année finissant le 31 Décembre 1856.

Dr.		Cr.		£	s.	d.
Balance en caisse, le 1er janvier 1856.....		Salaires.....		2621	10	6
Warrants.....	14000	Voyages.....		248	1	1½
		Préparation des cadastres ..		1335	13	10
		Publication d'avis.....		85	15	4
		Services professionnels.....		1591	10	0
		Rapporter des arguments sur le bill de la tenure.....		350	5	0
		Greffier de la cour d'appel.....		77	7	1½
		Copier des documents ...		73	12	6
		Frais de port.....		100	4	6
		Divers		208	19	10½
		Département de l'arpentage		910	4	10
		Branche de Montréal		5700	0	0
		Balance		1558	15	9
Total, courant.....£	14862	Total, courant.....£		14862	0	4½
Le 31 décembre 1856.—Balance.....	1558				15	9

BRANCHE DE MONTREAL.

Dr.	£	s.	d.	Cr.	£	s.	d.
Balance en caisse, le 1er janvier 1856.....	32	5	2		2838	1	8
Chèques de Québec.....	5700	3	0		257	10	0
				Salaires.....	1315	4	5
				Dépenses de voyage.....	88	11	6½
				Préparation des cadastres.....	79	8	3
				Publication d'avis.....	74	7	6
				Impressions, etc.....	18	12	8
				Copier et préparer des plans.....	171	0	0
				Frais de port.....	17	19	3
				Loyer.....	165	17	2½
				Divers.....	705	12	8
				Dépenses de bureau.....			
				Balance.....			
Total, courant.....£	5732	5	2	Total, courant.....£	5732	5	2

(Signé) JOHN LANGTON,
Auditeur.

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 35.

MAISON DE LA TRINITÉ, MONTRÉAL, en compte avec le GOUVERNEMENT PROVINCIAL du CANADA, pour l'année 1856.

Dr.	£	s.	¢.	Cr.	£	s.	d.
Balance en caisse, le 1er janvier 1856.....	410	0	6	Construction de phares.....	622	17	0
Warrants	4250	0	0	Depenses contingentes do	445	8	
				Construction de phares flottants.....	750	0	8
				Depenses contingentes do	106	6	8
				Compte d'huile.....	424	16	2
				Salaires des officiers de la maison de la Trinité.....	582	0	5
				Gages des grutiers de phares	532	3	6
				Depenses contingentes	284	7	7
				Balance en caisse, le 31 décembre 1856.....	913	0	8
Total, courant	4660	0	6	Total, courant	4660	0	6

Un warrant pour £1000 a été émis le 31 décembre, pour payer les dépenses du premier quartier de 1857, lequel paraît dans les comptes publics de la province, mais n'est pas encore entré dans les comptes de la maison de la Trinité.

(Signé,) JOHN LANGTON, Auditeur.

W. CAYLEY, Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 36.

**ETAT DES FONDS D'EDUCATION, CANADA EST
ET OUEST.**

I.—ÉTAT de la division de l'octroi législatif des écoles de £85000, entre le Canada Ouest et le Canada Est, tel que sanctionnée par ordre du Conseil du 12 juillet 1856.

	£	s.	d.		£	s.	d.
Montant total payé à compte des écoles dans le Canada Ouest, depuis 1846 jusqu'au 31 janvier 1856, en sus de sa part de l'octroi annuel de £50,000.....	36828	13	7				
Montant total à compte des écoles, Canada Est, pour la même période.....	25000	0	0				
Octroi additionnel pour 1856.....	35000	0	0				
Total, courant.....£	96828	13	7				
	Canada Ouest.			Canada Est.			
	£	s.	d.	£	s.	d.	
£96,828 13s. 7d., répartis suivant la population, donnent.....	50036	18	5	46791	15	2	
Moins.—Montant déjà payé	36828	13	7	25000	0	0	
Montant restant à payer.....	13208	4	10	21791	15	2	
Moins.—Montant emprunté du fonds des terres des écoles.....				5825	0	0	
			£	15966	15	2	
Ajoutez la proportion de l'octroi de £50,000.....	25837	17	4	24162	2	8	
Total disponible pour 1856.....£	39046	2	2	40128	17	10	

No. 37.

ÉTAT des Paiements faits par le Receveur Général de la Province du Canada, en vertu de Warrants émis durant l'année expirée le 31 décembre 1856, à compte de la Dépense en vertu des Estimés de 1847, tel que pourvu par l'Acte 10 et 11 Vic. ch. 34.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	Courant.		
		£	s.	d.
Joseph Cauchon, commis- saire des T. de la cour.	Balance de la somme votée pour l'ouverture de chemins pour la colonisation.....	5450	0	0
J. F. Meagher.....	Pour ouvrage fait au chemin de Kempt, étant la balance de l'allocation.....	191	15	6
J. Bonthillier.....	Pour do chemin de Gaspé, do	14	10	4
	Total.....	6650	5	10

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 38.

ETAT des Deniers prélevés à Montréal, en vertu des Actes 12 Vic., ch. 112, et 13 et 14 Vic., ch. 94, comme Honoraires de Justice et autres, et pour Droits sur les Licences d'Auberge accordées dans la Cité et le Comté de Montréal, durant l'année 1856 ; les dits deniers étant applicables à la construction du nouveau Palais de Justice à Montréal ; comme aussi des paiements faits à même les dits deniers, entre le 1er février et le 31 décembre 1856.

COMPTÉ DE CAISSE.

A QUI PAYÉ.	DÉPENSES.		Courant.		RECETTES.		Courant.		
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
Diverses personnes..		Montant de l'intérêt payé sur débentures émises à compte de ce fonds, pour l'année 1856, à 8 pour cent	2193	14 1					
do ..		do do, à 6 pour cent	477	12 4			5475	10 9	
		Le montant suivant de débentures rachetées à compte de ce fonds, à 8 pour cent durant l'année.....	6900	0 0	841	6 11			
		Balance portée à l'année prochaine.....	1313	13 1	2558	11 3			
					111	9 0			
					1898	2 0			
		Total, courant	10884	19 11			5409	9 2	
								10884	19 11

No. 36.—(Continuation.)

COMPTE DE DEBENTURES.

A QUI PAYÉ.	DÉPENSES.	Courant.		Courant.		RECETTES.		Courant.	
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
	Montant de dépenses rapporté du compte No. 26 de l'année dernière.....			54607	9 5			51700	0 0
Francis Clarke.....	Pour ouvrage fait au palais de justice.....	1621	2 10			Montant de débentures négociées, rapporté de l'état No. 26 de l'année dernière..			
D. McNevin.....	do do do.....	2089	16 9			Nouvelle émission durant l'année 1856, tel qu'autorisée par l'acte 18 Vic. chap. 164.....	13300	0 0	
G. Morrison.....	do do do.....	517	8 6			Balance portée à l'année prochaine.....	3763	9 7	
John Boyd.....	do do do.....	374	18 5						
J. McGinnis.....	do do do.....	1229	3 1						
C. H. Lamontagne.....	Pour bois.....	141	6 10						
R. Barnum.....	do.....	16	5 0						
L. Perrault.....	do.....	118	10 0						
L. J. Lamontagne.....	do.....	108	6 3						
P. Larkin.....	do.....	71	17 6						
J. et W. Hilton.....	Pour meubles, etc.....	981	13 9						
William Allen.....	do do do.....	697	10 0						
R. Benn.....	do do do.....	645	14 9						
C. Garth.....	Pour ouvrage de plombier.....	1642	12 10						
H. N. Tabb.....	Pour ouvrage fait.....	202	2 2						
P. F. Henry.....	do do do.....	439	4 1						
J. W. McLellan.....	do do do.....	77	10 0						
Tabb et Henry.....	do do do.....	298	9 2						
R. Benn.....	do do do.....	97	10 0						
J. Greene.....	do do do.....	24	6 0						
Redmond et Cie.....	do do do.....	113	10 4						
F. P. Rubidge.....	Pour dépenses de voyage se rattachant à cette construction.....	121	0 0						
John Kelly.....	Salaires comme surveillant, depuis le 1er décembre 1855 jusq. 31 juillet 1856.....	224	17 6						
	Porté en l'autre part.....	11804	15 9	54607	9 5	Porté en l'autre part.....	68763	9 7	

No. 41.

ETAT des Paiements faits aux Municipalités, Canada Ouest, à même le fonds des Municipalités, Canada Ouest; 18 Vic. ch. 2, et 19 Vic., ch. 16.

COMTE.	MUNICIPALITÉ.	No de l'état.	N ^o des contribuables.	No. du regu.	à 28s. 11 ¹ / ₂ d.	Montant Distribué.	
						£	s. d.
Middlesex	Township d'Addaide.	1	425	271	do	614	18 5
Elgin	do Aldborough	2	342	140	do	494	16 7
Peterborough et Victoria	do Asphodel	3	419	277	do	606	4 10
Wellington	do Arthur, Minto et Luther	4	1008	17	do	1458	9 0
Grey	do Artemesia	5	416	228	do	645	6 2
Huron et Bruce	do Ashfield	7	369	164	do	533	17 11
do et do	do Arran	8	300	157	do	434	1 3
York et Peel	do Albion	9	765	262	do	1106	17 2
Prince Edward	do Ameliasburg	10	604	207	do	873	18 3
Northumberland et Durham	do Alnwick	11	175	300	do	253	4 1
Leeds et Grenville	do Augusta	13	771	90	do	1115	10 10
Prescott	do Alfred	14	294	232	do	425	7 7
Simcoe	do Adjala	15	411	20	do	594	13 4
Frontenac, Lennox et Addington	do Isle d'Amherst	16	192	303	do	277	16 0
Wellington	do Amaranth	17	381	76	do	551	5 2
Renfrew	do Adminton	18	198	74	do	286	9 7
Essex	do Anderdon	19	256	154	do	370	8 0
Prince Edward	do Athol	20	263	197	do	380	10 7
Wentworth	do Ancaster	21	605	221	do	875	7 2
Essex	do Ville d'Amhersburg	22	387	93	do	559	18 10
Grey	do Township de Bentinck	23	750	26	do	1085	3 1
Wellington	do Brighton	24	646	30	do	934	13 8
Elgin	do Blanchard	25	477	295	do	690	3 3
Brant	do Brantford	26	987	126	do	1428	1 3
Oxford	do Blenheim	27	805	287	do	1164	14 8

Elgin	do Bayham	28	780	53	do	1128	11 3
Peterborough et Victoria	do Belmont et Meheun	29	347	50	do	509	1 4
Wellington	do Beverly	30	775	42	do	1120	6 7
Leeds et Grenville	do Bustard et Burgess	31	645	305	do	933	4 8
Lambton	do Brooke	33	173	178	do	250	6 2
Lanark et Renfrew	do Burgess Nord	34	176	160	do	254	13 0
Bruce	do Bruce et Kincardine	35	1012	103	do	1464	4 9
Ontario	do Brock	36	535	91	do	774	1 7
Huron et Bruce	do Bidulph	37	461	356	do	667	0 2
Wentworth	do Binbrooke	38	273	115	do	394	19 11
Renfrew	do Bagot et Blythfield	39	161	340	do	232	18 11
Welland	do Bertie	40	498	281	do	720	10 11
Lanark	do Beckwith	41	392	103	do	567	3 6
Lambton	do Busanquet	42	378	62	do	546	18 5
Oxford	do Blanford	43	189	141	do	273	9 2
Renfrew	do Banky	44	131	333	do	189	10 10
Bruce	do Brant	45	533	179	do	771	3 8
Lanark et Renfrew	do Bathurst et Slerbrooke	46	741	134	do	1072	2 8
Wentworth	do Barton	47	502	239	do	726	6 7
Frontenac, Lennox et Addington	do Bedford	48	159	236	do	230	1 1
Waterloo	Village de Berlin	49	379	352	do	548	7 4
Peel	do Brampton	50	342	28	do	494	16 7
Northumberland et Durliam	do Bowmanville	51	462	136	do	668	9 2
Leeds	do Brockville	52	1028	98	do	1487	7 9
Simcoe	do Barrie	53	242	122	do	350	2 10
Brant	do Brantford	54	1113	215	do	1610	7 6
Hastings	do Belleville	55	1682	18	do	2433	12 10
Russell	Township de Cumberland	56	267	174	do	386	6 4
Stormont, Dundas et Glengary	do Clarke	57	640	284	do	926	0 0
Durham	do Cornwall	58	1134	348	do	1640	15 1
Norfolk	do Charlottetville	59	531	341	do	768	5 10
Kent	do Chatham	60	350	180	do	506	8 2
Peel	do Caledon	61	575	3	do	831	19 1
Welland	do Crowland	62	292	56	do	422	9 9
Grey	do Collingwood	63	150	235	do	217	0 8
Prescott et Russell	do Clarence	64	306	342	do	442	14 10
Lincoln	do Clinton	65	365	9	do	628	2 2
Durham	do Cartwright	66	393	68	do	568	12 5
<i>Porté en l'autre part.</i>						£	45414
							10
							2

COMTE.	MUNICIPALITE.	No. d'Etat.	No. des contribuables.	No. d'urg.	Montant distribuc.		
					£.	s.	d.
Durham	Township de Cavan	67	31388	335	45414	10	2
Northumberland et Durham	do	68	710	137	1027	5	7
Stornont, Dundas et Glengary	Cranche	68	538	95	778	8	5
Kent	Charlottetown	69	931	212	1347	0	10
Middlesex	Camden et Zone	70	413	304	597	11	2
Leeds et Grenville	Carradoc	71	542	345	784	4	2
Huron	Crosby Nord	72	290	116	419	11	10
Haldimand	Colborne	73	222	241	321	4	1
do	Cayuga, Sud	74	149	291	215	11	8
do	do, Nord	75	411	132	594	13	4
Frontenac, Lennox et Addington	Camborough	76	263	241	380	10	7
Leeds et Grenville	Camden, Est	77	1224	260	1770	19	6
York et Peel	Crosby, Sud	78	279	4	403	13	7
Essex	Chinguaousey	79	966	351	1397	13	7
Lincoln	Colchester	80	336	334	486	3	0
Prescott et Russell	Caistor	81	318	314	460	2	2
Haldimand	Caledonia	82	232	8	921	4	2
Welland	Village de Caledonia	83	277	33	371	16	11
Kent	do	84	345	6	499	3	5
Northumberland et Durham	Chippawa	85	811	273	1173	8	4
Bruce	Chatham	86	1033	331	1480	3	1
Grey	Cobourg	87	361	302	522	6	5
Northumberland et Durham	Cornwall	88	379	238	285	0	8
Middlesex	Township de Carriek	89	863	161	1403	9	4
Peterborough et Victoria	Derby	90	197	7	381	19	6
Peterborough	Barlington	91	264	281	541	2	8
Kent	Delaware	92	374	256	567	3	6
Lambton	Dummer et Burleigh	93	392	144	471	13	8
do	Douro	94	336	255	260	8	9
do	Dover, Est et Ouest	94	180				
do	Dawn						

Lanark et Renfrew	Drummond	95	506	102	732	2	4
Oxford	Dorcham	96	689	118	996	17	11
Lanark	Darling	97	114	162	164	18	11
Elgin	Dorchester, Sud	98	336	319	486	3	0
Perth	Downie	99	473	82	684	7	5
Lanark	Downie	100	311	350	449	19	7
Waterloo	Dalhousie, Sherbrooke Nord et Levant	101	511	92	739	7	1
Brant	Dunwich	102	504	254	729	4	2
Middlesex	Dumfries, Nord	103	510	218	737	18	6
Haldimand	do, Sud	104	599	235	866	13	7
Wentworth	Dorchester, Nord	105	237	245	342	18	2
Grey	Dundee	106	884	15	1279	0	9
Wellington	Ville de Dundas	107	711	87	1028	14	7
do	Township d'Esremont	108	666	5	963	12	5
do	Erin	109	408	22	590	6	6
do	Eramosa	110	906	29	1310	17	4
Frontenac, Lennox et Addington	Esquesing	111	951	242	1375	19	7
Victoria	Ernestown	112	511	259	739	7	1
Leeds et Grenville	Emily	113	713	144	1031	12	5
Middlesex	Edwardsburg	114	370	342	535	6	10
Perth	Ekfrid	115	605	83	875	7	2
Lanark et Renfrew	Filice	116	255	150	368	19	1
Bruce	Eimsley, Nord	118	248	306	358	16	6
Lambton	Elderslie	119	326	213	471	13	8
Perth	Euphemia	120	410	310	593	4	4
Leeds et Grenville	Easthope, Nord	121	211	188	305	5	9
Lambton	Emsley	122	105	151	151	18	6
Simcoe	Enniskillen	123	292	127	422	9	9
Victoria	Essa	123	266	85	384	17	5
Perth	Eldon	125	172	275	218	17	3
Peterborough	Easthope, Sud	126	189	240	273	9	2
Grey	Ennisnore	127	931	313	1347	0	10
Leeds et Grenville	Euphrasia	128	567	187	820	7	7
Frontenac, Lennox et Addington	Elizabethtown	129	370	193	535	6	10
Stormont	Fredericksburg	130	411	330	594	13	4
Carleton	Finch	131	198	64	286	9	7
Victoria	Fitzroy	133	515	121	745	2	10
Wentworth	Fenelon et Bexley						
do	Flamborough, Ouest						
do	Porte en l'autre part		63215		90214	2	0

COMTÉ.		MUNICIPALITÉ.		No. de l'état.	No. des contribuables.	No. du regu.	A 28s. 11 ^d .	Montant distribué.	
		Montant rapporté.						£	s.
Simcoe.....		Township de Flos.....		134	62351	78	do	99214	0
Perth.....		do Fullarton.....		135	112	399	do	162	0
Wentworth.....		do Flamborough, Est.....		136	563	223	do	588	7
Grey.....		do Gleneig.....		137	204	294	do	814	10
Carleton.....		do Gloucester.....		138	561	59	do	1059	3
Simcoe.....		do Gwillimsbury, Ouest.....		139	504	227	do	811	11
Lincoln.....		do Grimsby.....		140	506	113	do	729	6
do.....		do Grantham.....		141	729	41	do	732	5
Wentworth.....		do Glanford.....		142	348	159	do	1051	5
York.....		do Gwillimsbury, Est.....		143	643	229	do	503	3
York et Peel.....		do Georgina.....		144	299	217	do	930	6
Wellington.....		do Gwillimsbury, Nord.....		145	223	185	do	432	12
Huron et Bruce.....		do Goderich.....		146	412	55	do	322	13
Lincoln.....		do Gainsborough.....		147	580	343	do	639	10
Huron et Bruce.....		do Grey.....		148	411	307	do	839	3
Essex.....		do Gosfield.....		149	450	247	do	639	1
Huron et Bruce.....		do Greenock et Culross.....		150	307	404	do	691	10
Leeds et Grenville.....		do Gowey Sud.....		151	603	81	do	444	3
Carleton.....		do do, Nord.....		152	145	38	do	872	9
York et Peel.....		do Gore de Toronto.....		153	313	301	do	209	15
Wellington.....		do Garafraxa.....		154	275	165	do	452	17
Carleton.....		do Gouibourne.....		155	410	209	do	397	17
Wellington.....		do Guelph.....		156	410	105	do	776	19
Huron et Bruce.....		do Goderich.....		157	475	369	do	593	4
Waterloo.....		do Village de Galt.....		158	475	24	do	687	5
Grey.....		do Township de Holland.....		159	716	231	do	687	5
Hastings.....		do Huntingdon.....		160	507	79	do	1085	19
Northumberland et Durham.....		do Haldimand.....		161	401	294	do	733	11
				162	830	250	do	680	3
								1200	18

Kent.....	do	Howard.....	163	595	106	do	860	17	10
Renfrew.....	do	Horton.....	165	248	96	do	368	16	6
Prince Edward.....	do	Hallowell.....	166	639	255	do	924	11	4
Perth.....	do	Hibbert.....	167	315	355	do	455	15	2
Carleton.....	do	Hunley.....	168	366	249	do	529	11	2
Huron.....	do	Howick.....	169	378	203	do	546	18	4
Hastings.....	do	Hungerford.....	170	568	111	do	821	16	6
Northumberland et Durham.....	do	Hamilton.....	171	1015	140	do	1468	11	7
Huron et Bruce.....	do	Hay.....	172	358	324	do	517	19	8
Prince Edward.....	do	Hilier.....	173	454	199	do	656	17	7
Huron et Bruce.....	do	Hullett.....	175	291	147	do	421	0	10
Prescott.....	do	Hawkesbury, Ouest.....	176	378	186	do	826	18	4
do.....	do	do Est.....	177	571	216	do	826	3	4
Welland.....	do	Humberston.....	178	368	60	do	532	9	0
Huron et Bruce.....	do	Huron.....	179	368	388	do	561	7	9
Kent.....	do	Harwick.....	180	587	143	do	849	6	4
Wentworth.....	do	Cité de Hamilton.....	181	5247	12	do	7591	15	0
Simcoe.....	do	Township d'Innisfil.....	182	530	73	do	766	16	11
Oxford.....	do	Village d'Ingersoll.....	183	413	16	do	597	5	9
Frontenac, Lennox et Addington.....	do	Township de Kingston.....	184	804	19	do	1163	5	9
York.....	do	do King.....	185	1021	100	do	1477	5	2
Leeds et Grenville.....	do	do Kitley.....	186	551	226	do	797	4	7
Stormont.....	do	do Kedyon.....	187	618	320	do	894	3	4
Bruce.....	do	do Kinloip.....	188	236	148	do	341	9	3
Frontenac, Lennox et Addington.....	do	Cité de Kingston.....	189	3008	34	do	4352	4	0
Middlesex.....	do	Township de Lobo.....	190	533	51	do	756	14	4
Stormont, Dundas et Glengary.....	do	do Lancaster.....	192	596	70	do	862	6	9
Lanark et Renfrew.....	do	do Lanark.....	193	415	288	do	600	9	1
Lincoln et Welland.....	do	do Louth.....	194	256	322	do	412	7	2
Perth.....	do	do Logan, Elma et Wallace.....	195	448	84	do	648	4	0
Prescott et Russell.....	do	do Longueuil.....	196	251	23	do	363	3	4
Leeds et Grenville.....	do	do Leeds et Landsdowne, R.....	197	302	258	do	436	19	2
do et do.....	do	do do et do.....	198	589	344	do	852	4	2
Frontenac, Lennox et Addington.....	do	do Loughborough.....	199	394	107	do	570	1	5
Middlesex.....	do	do London.....	200	1813	117	do	2633	3	8
do.....	do	Cité de London.....	201	5018	94	do	7260	8	4
Dundas.....	do	Township de Matilda.....	202	692	94	do	1001	4	9
Elgin.....	do	do Malahide.....	203	887	332	do	1283	7	7
				108045				156327	12

COMTÉ.		MUNICIPALITÉ.		No. d'élect.	No. des contribuables	No. du regim.	Montant distribué.	
		Montant rapporté.					£l.	s. d.
Northumberland et Durham		Township de Manvers		204	108045	245	156327	13
Carleton		do	March	205	422	135	610	11
Essex		do	Mersea	206	178	155	257	10
Lanark et Renfrew		do	Montague	209	286	172	413	16
Perth		do	Mornington	209	53	153	829	1
Hastings		do	Marmora et lac	210	348	153	503	10
Essex		do	Maldstone	211	162	110	219	18
Prince Edward		do	Marysburgh	212	278	267	402	4
Middlesex		do	Metcalfe	213	577	173	834	16
Wellington		do	Murray	214	295	311	426	16
Simcoe		do	Mono	215	498	257	662	13
Northumberland		do	Moulton et Sherbrooke	216	507	245	733	11
Hastings		do	Madoc, Elzever et Tudor	217	465	346	733	11
Grey		do	Malancthon et Proton	218	567	109	672	15
Lambton		do	Moore	219	398	264	733	11
Victoria		do	Mariposa	220	416	183	575	17
Simcoe		do	Mulmur	221	712	58	601	18
Essex		do	Maldon	222	537	184	1030	3
Haldimand		do	Moulton et Sherbrooke	224	235	86	762	10
Northumberland et Durham		do	Monaghan, Sud	225	552	183	340	0
Ontario		do	Mara et Rama	226	204	290	748	13
Carleton		do	Marborough	227	478	316	295	3
Peterborough et Victoria		do	Monaghan, Nord	228	347	329	691	12
Simcoe		do	Metonté	229	218	133	502	1
Stormont		do	Mountain	230	492	196	315	8
York et Peel		do	Markham	231	457	347	711	17
Huron		do	McGillivray	232	1192	123	661	4
Renfrew		do	McNab	233	543	327	1724	13
Huron		do	McKillop	234	287	166	785	13
do		do		235	261	202	415	5
							377	12

Grey		do	Normandy	236	602	210	871	0	4
Wellington		do	Nicholl	237	455	230	658	6	7
Halton		do	Nelson	238	677	112	979	10	8
Oxford		do	Norwich	239	968	367	1400	11	6
Simcoe		do	Notawasaga	240	532	77	769	14	9
Carleton		do	Nepean	241	538	297	850	15	3
Halton		do	Nessagoyeva	242	435	71	629	7	10
Middlesex		do	Missouri, Ouest	243	437	292	617	16	4
Oxford		do	do, Est	244	541	315	782	15	2
Lincoln		do	Niagara	245	384	138	555	12	0
do		do	Ville de Niagara	246	747	368	1080	16	4
Frontenac, Lennox et Addington		do	Village de Napanee	247	319	337	461	11	1
Simcoe		do	Township d'Orillia	248	173	354	248	17	3
Carleton		do	Osgoode	249	615	299	889	16	7
Stormont, Dundas et Glengary		do	Osnabruk	250	723	177	1044	12	10
Victoria		do	Ops	251	587	366	849	6	4
Peterborough		do	Otonabee	253	629	89	910	1	8
Brant		do	Oakland	254	163	61	235	16	10
Haldimand		do	Oncida	255	385	27	557	0	11
Oxford		do	Oxford, Est	257	322	261	509	6	0
Brant		do	Oxford, Ouest	258	304	211	439	17	0
Oxford		do	do Nord	259	283	72	409	9	0
do		do	Opsey	260	205	285	296	12	2
Grey		do	Cité d'Ottawa	261	462	219	668	9	1
Carleton		do	Village d'Oshawa	262	2136	365	3090	10	6
Ontario		do	Township d'Oxford	263	351	326	507	17	1
Leeds et Grenville		do	Pikering	264	711	37	1028	14	7
Ontario		do	Percy	265	963	10	1393	6	10
Northumberland et Durham		do	Pittsburg et Howe Island	266	533	49	771	3	8
Frontenac, Lennox et Addington		do	Pikington	267	581	66	840	12	8
Wellington		do	Puslinch	268	650	25	833	8	0
do		do	Pembroke	269	119	119	940	9	4
Renfrew		do	Plympton	270	422	97	172	3	7
Lambton		do	Packenham	271	317	252	610	11	7
Lanark		do	Plantagenet, Nord	272	379	282	458	13	3
Prescott		do	do Sud	273	129	201	548	7	4
do		do	Portland, Hinchinbrooke et Kenebec	275	538	224	186	12	11
Frontenac, Lennox et Addington		do	Porté en l'autre part		140359		763	19	0
							203082		6

COMTÉ.	MUNICIPALITÉ.	No. de l'état.	No. des contribuables.	No. du rég'n.	Montant distribué.		
					£	s.	d.
Wellington	Township de Peel	276	140359	194	203082	1	6
Brant	Ville de Paris	277	633	31	915	17	5
Peterborough	do	278	556	46	804	9	3
Prescott	do	279	680	364	983	17	6
Northumberland et Durham	do	280	646	363	934	13	8
Prince Edward	do	281	1044	45	1510	10	9
Lanark et Renfrew	do	282	364	101	526	13	3
Waterloo	Village de Preston	283	633	131	901	8	1
Lanark et Renfrew	Township de Ramsey	284	353	232	510	14	11
Kent	do	285	542	274	784	4	2
Russell et Prescott	do	286	143	272	206	18	1
Lanark et Renfrew	do	287	197	233	285	0	8
Ontario	do	288	544	131	787	2	0
Frontenac, Lennox et Addington	do	289	251	191	363	3	4
Hastings	do	290	809	22 et 48	1170	10	5
Haldimand	do	291	532	293	769	14	9
Stormont, Dundas et Glengary	do	292	734	190	1062	0	1
Essex	do	293	294	176	425	7	8
Carleton	do	294	460	69	665	11	3
Frontenac	Village de Richmond	295	193	265	279	4	11
Peterborough	Township de Cheffield, Caledon et Anglesea	296	101	298	146	2	8
Grey	do	297	555	234	803	0	4
do	do	298	465	167	672	15	11
Hastings	do	299	781	67	1130	0	2
Lambton	do	300	304	88	439	17	0
Haldimand	do	301	804	194	1163	5	9
Renfrew	do	302	534	35	772	12	8
York et Peel	do	303	514	214	143	13	10
do	do	304	87	276	125	17	7
do	do	304	572	328	827	12	3

Elgin	do	305	926	163	1339	16	2
Huron	do	306	536	130	775	10	6
Grey	do	307	452	270	653	19	9
Prince Edward	do	308	514	268	743	13	10
Northumberland et Durham	do	309	530	198	766	16	10
Huron	do	310	299	321	432	12	4
Lambton	do	311	410	181	593	4	5
Welland	do	312	602	43	871	0	4
Druce	do	313	352	198	509	6	0
Frontenac, Lennox et Addington	do	314	395	108	571	10	4
Wentworth	do	315	437	159	632	5	8
Essex	do	316	776	155	1122	15	6
Ontario	do	317	219	358	316	17	4
Lincoln	do	318	1351	52	1954	14	7
Norfolk	do	319	333	363	481	16	2
Elgin	do	320	446	125	645	6	1
Lanark et Renfrew	do	321	231	333	334	4	7
Perth	do	322	239	80	345	16	1
do	do	323	300	251	434	1	3
Holton	do	324	1315	21	1902	12	10
Hastings	do	325	1030	189	1490	5	8
Norfolk	do	326	744	163	1076	9	6
Welland	do	327	637	36	1594	13	2
York et Peel	do	328	1102	63	1594	9	1
Simcoe	do	329	543	206	785	13	1
Ontario	do	330	170	266	393	16	10
Essex	do	331	339	339	245	19	5
Simcoe	do	332	175	339	253	4	1
Huron	do	333	448	317	648	4	0
Carleton	do	334	152	175	219	18	6
Kent	do	335	106	138	507	17	1
Simcoe	do	336	9615	13	153	7	4
York	do	337	304	104	13911	14	1
Hastings	do	338	428	171	439	17	0
do	do	339	925	195	619	5	3
do	do	340	455	323	1338	7	2
Ontario	do	341	443	94	658	6	7
Huron	do	341	443	94	610	19	4
					265031		
					183175		

Porté en l'autre part.

COMTÉ.	MUNICIPALITÉ.	No. d'état.	No. des contribuables.	No. du regnu.	Montant distribué.		
					£	s.	d.
Simcoe.....	<i>Montant rapporté</i>	342	183175	75	265031	9	7
Victoria.....	Townships de Vespra et Summidaie	343	196	269	283	11	9
York et Peel.....	do Verulam et Somerville.	344	319	47	461	11	1
Elgin.....	do Vaughan.....	345	1036	54	1498	19	3
York et Peel.....	Village de Vienna.....	346	246	278	355	18	7
Renfrew.....	Townships de Wilberforce, Gattan et Fraser	347	334	200	483	5	1
Huron.....	do Wawanosh et Turnbury	348	451	296	652	10	10
Middlesex.....	do Williams	349	622	296	899	19	2
Stormont, Dundas et Glengary.....	do Williamsburg	350	500	244	975	3	10
Leeds et Grenville.....	do Walford.....	351	723	205	1046	1	10
Haldimand.....	do Walpole.....	352	349	349	504	19	2
Lincoln et Welland.....	do Wainfleet	353	208	220	293	14	4
Welland.....	do Willoughby	354	495	361	716	4	1
Norfolk.....	do Windham	355	1042	280	1507	12	10
Ontario.....	do Whiby	356	1258	336	1820	3	4
Norfolk.....	do Waterloo	357	551	360	797	4	7
Lambton.....	do Woodhouse	358	450	276	651	1	11
Frontenac.....	do Warwick	359	509	65	736	9	2
York et Peel.....	do Wolfe Island	360	747	308	1080	16	4
Middlesex.....	do Witchurch	361	1040	312	1504	15	0
Renfrew.....	do Westminster	362	275	120	397	17	10
Stormont, Dundas et Glengary.....	do Westmeath	363	458	156	652	13	5
Waterloo.....	do Winchester	364	881	169	1274	13	11
do.....	do Wilmot	365	656	325	949	3	0
Norfolk.....	do Woolwich	366	566	283	818	18	0
Ontario.....	do Walsingham	367	508	44	735	2	2
Ontario.....	Ville de Whiby	368	685	359	991	2	2
Oxford.....	do Woodstock	369	685	39	497	14	6
Essex.....	Village de Windsor	370	344	192	497	14	6
Leeds.....	Townships de Yonge et Escout, en arrière	371	343	192	496	5	7

do.....	do et do, front.....	372	507	263	733	11	4
Elgin.....	do Yarmouth	373	922	145	1334	0	4
York et Peel.....	do York.....	374	1276	318	1846	4	3
do et do.....	Ville d'Yorkville.....	375	273	11	394	19	11
Oxford.....	Township de Zorra, Est	376	565	146	817	9	8
do.....	do Ques.	377	536	286	775	10	7
Total des paiements à venir au 31 décembre 1856		.....	203715	.....	£ 294750	3	1
Les sommes suivantes, réparties en faveur des municipalités ci-dessous mentionnées, n'étaient point payées le 31 décembre 1856:							
Frontenac, Lennox et Addington.....	Township d'Adolphustown	6	161	.....	232	18	11
Brant.....	do Burford	32	803	.....	1161	16	10
York et Peel.....	do Etobicoke	117	561	.....	811	13	11
Northumberland et Durham.....	do Hope	164	751	.....	1086	12	1
Norfolk.....	do Houghton	174	341	.....	93	7	8
Huron et Bruce.....	do Morris	175	183	.....	264	15	7
Stormont, Dundas et Glengary.....	do Lochiel	191	645	.....	933	4	8
Norfolk.....	do Middleton	207	352	.....	509	6	2
Middlesex.....	do Mosa	208	490	.....	708	19	4
Simcoe.....	do Oro	253	620	.....	897	1	3
Kent.....	do Oxford	256	277	.....	400	15	8
Welland.....	do Pelham	274	407	.....	588	17	7
Waterloo.....	do Wellesley	355	756	.....	1093	16	9
Surplus non partagé.....		.....	210062	.....	£ 304423	7	8
Montant total pour distribution en 1856.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....

(Signé,) JOHN LANGTON, Auditeur.

W. CAYLEY, Inspecteur Général.

No. 42.

RÉCAPITULATION de la dette publique du Canada, indiquant le taux, l'époque du paiement, et le montant payable annuellement de l'intérêt sur icelle, le 31 décembre 1856.

A U T O R I T É,	O U P A Y A B L E.										T A U X D'INTÉRÊT.	INTÉRÊT ANNUEL.			
	DANS LA PROVINCE.					A L O N D R E S.						T O T A U X C O U R A N T.	£	s. d.	
	Tenu pour le compte de fonds spéciaux.		Tenu pour le compte de particuliers.		Tenu pour le compte de fonds spéciaux.		Tenu pour le compte de particuliers.		£	s. d.					
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.							
Actes du Haut-Canada .....	.....	.....	119539	18 5	.....	.....	137689	8 5	257229	6 10	138159	8 5	5 A 5 p. cent	6907	19 5
Actes du Bas-Canada	52816	13 4	114540	0 0	.....	.....	.....	.....	167356	13 4	119069	18 5	A 6 do ..	7144	3 10 3
Prêt impérial garanti .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3650	0 0	A 4 do ..	164	5 0
Actes de la prov. du Canada.	108367	6 8	287358	14 5	.....	.....	1825000	0 0	1825000	0 0	50700	9 0	A 5 do ..	5559	6 8
Totaux, courant.....£	161184	0 0	521438	12 10	.....	.....	2057991	13 4	2453717	14 5	392691	13 4	A 4 do ..	73009	0 0
					.....	.....	4020681	1 9	4703303	14 7	2061026	1 1	A 6 do ..	123661	11 3 1
					.....	.....			4703303	14 7	4703303	14 7	.....	239204	17 11

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 43.

MÉMORANDUM des Débentures en circulation, représentant la dette publique de la province du Canada, le 31 décembre 1856, et indiquant l'époque qu'elles deviennent rachetables.

Échéance.	Débentures émises en vertu d'actes du Bas-Canada, le gouvernement étant responsable pour l'intérêt sur icelles.			Débentures en courant, émises en vertu de divers actes provinciaux.			Débentures en sterling, émises en vertu de divers actes provinciaux.			Montant total de débentures.		
	Courant.			Courant.			Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Echue				1050	0	0				1050	0	0
1857				11800	0	0	177572	10	0	189372	10	0
1858							48058	6	8	48058	6	8
1859				3653	13	5	20075	0	0	23728	13	5
1860				13963	6	8				13963	6	8
1861	3000	0	0	1350	0	0				4350	0	0
1862	700	0	0	5000	0	0				5700	0	0
1863				13936	5	0	825227	15	1	844164	0	1
1864				1000	0	0	365000	0	0	366000	0	0
1865	3650	0	0	1900	0	0	544397	10	0	549947	10	0
1866	23420	16	8	8655	6	3	329716	13	4	361792	16	3
1867				560	0	0				560	0	0
1869				12500	0	0	608	6	8	13108	6	8
1870				10600	0	0				10600	0	0
1871	23420	16	8	66287	18	8				89708	15	4
1872				161732	3	6	42461	13	4	204193	16	10
1873	47000	0	0	6180	10	0				53180	10	0
1874				35466	2	6	608333	6	8	643799	9	2
1875				19617	10	0				19617	10	0
1876	23420	16	8	32321	10	0				55742	6	8
1877				9250	0	0				9250	0	0
1878				80225	0	0				80225	0	0
1880							573171	13	4	573171	13	4
1881	22934	3	4	12000	0	0	486666	13	6	521600	16	10
Termes non fixés	19810	0	0				608	6	8	20418	6	8
Totaux.. £	167356	13	4	514049	6	0	4021897	15	3	4703303	14	7

W. CAYLEY,

Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 44.

ÉTAT des deniers payés au receveur général de la province du Canada, à compte de l'achat des divers travaux publics ci-dessous mentionnés, en vertu des actes 19 Vic., chap. 5, et 14 et 15 Vic., chap. 57; et remise des emprunts aux compagnies incorporées, entre le 1^{er} février et le 31 décembre 1856.

A QUI PAYÉ.	PARTICULARITÉ DU PAIEMENT.	NOMS DES TRAVAUX.	Montant courant.	
			£	d.
E. Learned.....	6me versement de 5 pour cent.....	Havre de Rondeau.....	100	0
		Total des recettes.....	100	0

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 45.

ETAT du Revenu provenant d'Honoraires sur les Commissions de Milice, les Exemptions du service de Milice, et des Amendes de Milice, payés au Receveur-Général de la Province du Canada, entre le 1er février et le 31 décembre 1856, suivant l'Acte du Haut-Canada, 2 Vic. ch. 9.

RÉGIMENT ou CORPS.	Honoraires. sur commission.			Deniers d'exemption.			Amendes.			Total.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
	Paul John Salter, major, assistant adjudant-général, Sandwich.....							1	10	0	1	10
Major McKenzie, assistant adjudant-général, district militaire No. 8.....							9	15	0	9	15	0
Total, courant.....							11	5	0	11	5	0

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No.

ÉTAT du Revenu provenant des Licenses d'Auberge, dans le Canada-Est, même icelui aux différentes Municipalités dans le Bas-Canada, et pour le 31 décembre 1856, tel qu'autorisé par les Actes 8 Vic., chap. 72;

PAIEMENTS.	Courant.					
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>En vertu de l'Acte 13 et 14 Vic. 91.</i>						
Montant reçu par les inspecteurs du revenu pour le district de Montréal, pour droits provenant des licences d'auberge accordées durant l'année 1856, dans la cité et le comté de Montréal, et porté au fonds spécial pour la construction d'un palais de justice à Montréal, dans le dit district.....				18098	2	0
<i>En vertu de l'Acte 14 et 15 Vic., ch. 63.</i>						
Montant reçu par l'inspecteur du revenu pour le district d'Ottawa, pour droits provenant des licences d'auberge accordées durant l'année 1856, et porté au fonds spécial pour la construction d'un palais de justice à Aylmer, dans le dit district.....				160	2	0
<i>En vertu de l'Acte 8 Vic. ch. 72.</i>						
Montant reçu par les inspecteurs du revenu, pour droits provenant des licences d'auberge accordées durant l'année 1856, et payées aux différentes municipalités, dans les districts ci-dessous mentionnés :—						
Montréal division No. 2.....	271	16	0			
Québec.....	3	12	0			
St. François.....	120	12	0			
Trois-Rivières.....	7	4	0			
Gaspé.....	6	6	0			
Kamouraska.....	1	16	0			
Bonaventure.....	4	10	0			
				415	16	0
Montant payé à J. Savard, secrétaire-trésorier de la municipalité du village de St. Eustache, étant le produit des licences d'auberge accordées par feu D. S. Stewart, inspecteur du revenu, Montréal, division No. 1, d'après warrant, numéro 6021.....	26	2	0			
do à Ralph Sullivan, do, de la municip. du Côteau Landing, étant le produit des licences d'auberge, payables à cette municipalité pour 1854, suivant warrant, No. 7124.....	12	12	6			
				38	14	0
Montant du produit des licences accordées en 1855, créditée à ce compte, maintenant porté à l'accise, étant applicable au fonds seigneurial.....				1477	16	0
Balance portée à l'année prochaine.....				1194	0	8
Total, courant.....				5184	10	8

46.

reçu entre le 1^{er} février 1856, et le 31 décembre 1856, et des paiements faits à la construction de Palais de Justice à Montréal et à Aylmer, durant l'année expirée le 31 décembre 1856, tel qu'autorisé par les Actes 12 Vic., chap. 112; et 13 et 14 Vic., chap. 94.

RECETTES.										Courant.			
										£			
Balance non dépensée de l'année dernière.....										2654			
DISTRICTS.	No. Licences.	Perceptions brutes.			Frais de perception.			Revenu net.					
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.		d.		
MONTRÉAL, Division No. 1..	181	1255	0	0	125	10	0	1129	10	0			
do, do No. 2..	163	1135	0	0	113	10	0	1021	10	0			
QUÉBEC.....	1	4	0	0	0	8	0	3	12	0			
ST. FRANÇOIS.....	20	134	0	0	13	8	0	120	12	0			
TROIS-RIVIÈRES.....	4	22	0	0	2	4	0	19	16	0			
GASPÉ.....	1	7	2	6	0	14	0	6	8	6			
OTTAWA.....	28	184	0	0	23	18	0	160	2	0			
KAMOURASKA.....	2	2	0	0	0	4	0	1	16	0			
BONAVENTURE.....	1	7	3	10	0	14	5	6	9	5			
Totaux.....£	401	2750	6	4	280	10	5	2469	15	11			
AJOUTEZ.—Balances à percevoir le 31 janvier 1856.....										31	0	9	
MOINS.—Balances à percevoir le 31 décembre 1856.....										10	19	3	
								20	1	6	2489		
Total, courant.....												£ 5184	
Balance rapportée.....												£ 111	

No. 49.

ÉTAT des Deniers provenant de la vente des Terres des Écolés Communes, y compris la rente, l'intérêt, etc., dans cette partie de la Province ci-devant appelée Haut-Canada, suivant l'Acte du Canada, 12, Vic., chap., 200, durant l'année 1856, aussi, avec indication des Dédutions et la Balance au Crédit de ce Fonds, le 31 Décembre 1856.

DATE.	DÉPENSES.	Courant.		DATE.	RECETTES.	Courant.	
		£	s. d.			£	s. d.
21 décembre 1856	Commission sur perceptions, à 6 pour cent.	1502	3 8	31 janvier 1856	Balance de l'année dernière	72937	19 6
	Montant dépensé pour les arpentages	984	0 2		Mont. des recettes prov. des ventes par le comm. des terres de la couronne...	22487	5 0
	do payé à H. B. Hopkins, comme commissaire à Southampton	102	10 0	31 décembre 1856	do de l'intérêt sur do.	1906	1 0
	do payé à Charles Widder, comme do do	102	10 0		do des rentes sur do.	643	3 6
	do remboursé à A. M. Clark, sur les lots 11 et 12.	10	0 0		do d'intérêt sur placements.....	5416	0 0
	1er concession de Turnberry.....				Cette somme avancée à P. J. O. Chauveau, surintendant d'Éducation, Bas-Canada, en 1855, maintenant remboursée.....	5825	0 0
	do disponible pour le fonds d'amélioration du Haut-Canada pour 1856, en vertu de l'acte 16 Vic., ch. 159, £20153 15 2				Total, courant	110245	9 0
	Mons.—Montant dépensé et chargé aux comptes de 1855	8000	0 0		Balance rapportée.....	95488	18 7
	do disponible pour do, pour l'année 1857.....	12153	15 2				
	do remboursé à George Wright, sur le lot 30.	5883	11 5				
	14me concession de Grey.....	5	0 0				
	do do à John Lucas, sur le lot 31, do	5	0 0				
	do créditée en plus au fonds en 1853.....	8	0 0				
	Balance rapportée.....	95488	18 7				
	Total, courant.....	116245	9 0				

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

No. 50.

ÉTAT COMPARATIF du Revenu net et de la Dépense du Fonds Consolidé de la Province du Canada, pour les années 1854, 1855 et 1856.

DÉPENSE.	1854.			1855.			1856.			R E V E N U.			1854.			1855.			1856.													
	Courant.			Courant.			Courant.						Courant.			Courant.			Courant.													
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.											
Intérêt sur la dette publique....	226	131	18	7	219	470	12	11	7	225	223	15	7	Douanes	116	80	18	9	1	81	38	19	11	3	102	890	5	9	2			
Gouvernement civil	428	72	8	4	65	021	19	3	56	030	10	3	1	14	254	8	5	1	17	238	0	1	16	760	17	3	205	32	8	3		
Administration de la justice	96	768	18	1	109	353	11	11	1	13	939	11	2	Accise	7	1216	9	0	7	6330	0	5	25	656	6	9	2	22	452	14	2	
Penitencier provincial	5000	0	0	0	15000	0	0	13939	11	2	117	444	17	4	Revenu territorial	26	770	10	5	22	459	9	10	5	1765	7	5	11	5	0		
Législation	888	12	6	8	96	697	15	4	11	744	17	4	1	Impôts des banques	50	461	7	3	36	242	9	1	5	1765	7	5	11	5	0			
Éducation	7128	0	0	0	106	738	1	8	97	514	1	6	1	Travaux publics	18	14	2	2	11	5	0	11	5	0	11	5	0	11	5	0		
Hôpitaux et autres inst. de charité	21	775	15	6	393	17	8	0	38	756	18	10	7	Amendes de milice, etc.	28	85	8	0	32	891	6	3	27	994	4	1	6	3	28	91	6	
Exploration géologique	27	57	0	2	15	74	19	11	5	481	14	7	7	Amendes et confiscations, saisies comprises	22	85	10	11	27	84	8	10	27	84	8	10	23	36	14	9		
Milice et force envoie	21	67	14	6	23	50	0	6	36	107	14	11	10	Revenu casuel	28	658	7	10	43	945	12	7	80	402	8	2	8	0	4	2		
Phares et service des cô-tes	21	508	8	0	32	891	6	3	27	994	4	1	1	Fonds d'honoraires de justice, 12 Vic. chaps. 63 et 64	4	638	17	8	6	717	9	5	6	914	4	8	4	8	4			
Émigration	598	6	5	0	24	66	1	11	6	383	18	7	7	Porté en l'autre part.	13	693	306	6	5	10	19	059	18	8	12	886	666	18	7	4		
Pensions	10	708	7	0	11	413	18	6	9	820	8	0	10																			
Institutions publiques					990	4	15	5	8	322	5	10	10																			
Service océanique et intérieur à la vapeur					42	647	12	4	3	98	49	17	10																			
Police					55	14	18	6	4	733	9	1	1																			
Impressions diverses					5	447	2	3	2	095	19	8	8																			
Travaux et edifices publics					68	479	10	11	6	927	87	16	6																			
Porté en l'autre part.	590	932	3	3	85	499	2	15	7	89	671	12	2																			

No. 50.—(Continuation.)

DÉPENSES.	1854.			1855.			1856.			1854.			1856.			1856.						
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.				
<i>Montant rapporté.....</i>	590	382	3 3	854	992	15 7	896	741	12 2				1369	306	6 5	1019	059	18 8	1238	666	18 4	
Annuités des sauvages	6655	0	0	9855	0	0	8755	0	0													
Recensement	1937	1	10	1838	3	6	.....	.....	.....										
Fonds d'amortissement	73000	0	0	85151	5	7	60848	14	5													
Agriculture	18168	0	9	17660	10	0	17955	13	3													
Translation du siège du gouver- nement .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9215	8	11													
Divers	200121	13	6	19950	16	10	57198	5	0													
Totaux	890263	19	4	989448	11	6	1050714	13	9				1369306	6	5	1019059	18	8	1238666	18	4	

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 51.—(Continuation.)

RECETTES.	Courant.		Courant.		DÉDENSES.	Courant.		Courant.	
	£	s. d.	£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.
<i>Montant rapporté.....</i>	222120	13 11	2256	8 6	<i>Montant rapporté.....</i>			210508	5 8
A DÉDUIRE.—Port des lettres an- glaises (compris ci-haut)....	25584	19 11½			Notes de boutiquiers.....			1801	4 11
			196535	13 11½	Loyers et taxes.....			2742	11 2
					Combustible et lumière.....			1792	5 4
Balance sur compte de caisse.....	5284	8 7½			Divers déboursés.....			1329	8 2½
do : due à la Grande Bretagne..	16199	1 4			Lettres restant dans le bureau.....	817	8 9	970	9 5½
					Balance due par les intrs. de poste. do do, (compte des vieilles dettes).....	843	1 7½		
Balance contre le département.....			21483	9 11½					
					A DÉDUIRE.—Balance due aux mal- tres de poste.....	1660	10 4½		
						529	2 8½		
Total, courant.....			220275	12 5	Total, courant....			1131	7 8
								220375	12 5

(Signé,) JOHN LANGTON, Auditeur.
W. CAYLEY, Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

No. 52.

ÉTAT des Honoraires reçus par le Surintendant des Inspecteurs de Bois à Québec, pour Mesurer, Inspecter et Compter le Bois, et des paiements faits sur ceux aux divers Inspecteurs de Bois, y compris les Salaires et les Dépenses Con-tingentes du Département, pour l'année expirée le 31 décembre 1856, tel qu'autorisé par l'Acte 8 Vic., chap. 49, amendé par 16 Vic., chap. 186; aussi, 9 Vic., chap. 16.

A QUI PAYÉ.	DÉPENSES.			RECETTES.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
Divers inspecteurs et mesureurs de bois.				234	19	5			
William Quinn.....				9379	17	3			
George Colley.....	500	0	0				12385	2	3
Mathew Harbison.....	298	5	4						
	435	0	0						9 6 5
	1233	5	4	9614	16	8			12394 8 8
	Porté en l'autre part.....£			Porté en l'autre part.....£					

No. 52. (Continuation.)

A QUI PAYÉ.	DÉPENSES.	Courant.			RECETTES.			Courant.		
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
	<i>Montant rapporté</i>	1233	5	4				12394	8	
C. S. Graddon.....	Salaires pour 1856, et le bonus pour 1854	362	10	0						
Alexander Fraser....	do comme teneur de livres pour 1856, y compris le bonus pour 1854.	362	10	0						
J. Y. Cooke.....	do comme commis des spécifications, départ. des bois de construction, depuis le 1er mai jusq. 20 nov. 1856, avec le bonus pour 1854.	217	10	0						
John O. Kane.....	do comme do, depuis 20 jusqu'au 31 décembre 1856, avec le bonus pour 1854.	240	0	0						
Alexander McGillis..	do comme do, département des madriers, depuis do jusqu'an do avec le bonus pour 1854.	232	10	0						
James Prendergast...	do comme do département des bois de construction, depuis do jusqu'au 15 novembre 1856, avec le bonus pour 1854.	180	0	0						
Pierre Miller.....	do comme do, 12 mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1856, avec le bonus pour 1854.	190	7	6						
Francis Quinn.....	do comme do pour la saison, depuis le 1er mai jusqu'au 31 décembre 1856, avec le bonus pour 1854	162	10	0						
										888 0 3
										10 10 0 0
										Balances

Octave Vézina.....	do comme do, depuis do jusqu'au do, avec le bonus pour 1854.	140	0	0						
James O'Leary.....	do comme do, pour do, avec le bonus	140	0	0						
Thadæus Walsh.....	do comme do, pour do, avec do	107	10	0						
W. H. Larivière.....	do comme do, pour do, jusqu'au 8 novembre 1856	100	0	0						
L. Hearne.....	do comme do, depuis le 20 juin, jusqu'au 31 déc. 1856.	75	0	0						
Divers commis.....	Employés de temps à autre, y compris le bonus pour 1854.	273	15	2						4026 8 0
	<i>Dépenses Contingentes.</i>									
Henry Atkinson.....	Loyer de bureau, depuis le 1er mai 1856 jusqu'au 30 avril 1857	200	0	0						
Jackson et autres....	Papeterie, impressions et reliure	122	17	6						
Donaghy et autres...	Taxe de l'eau et cotisations	15	3	4						
William McKay....	Papiers-nouvelles et annonces	7	0	8						
R. Shaw et autres...	Peinture	7	0	0						
	Epicerie et quincaillerie	13	6	3						
	Ouvrage de menuisier et tenture de tapisserie	14	13	11						
C. Alleyne.....	Frais de justice	22	6	0						
	Combustible et charriage	22	4	6						
	Assurance sur meubles de bureau	1	2	6						
	Louage de calèche et de chaloupe	13	16	8						
	Boîte au bureau de poste	0	7	6						
	Frais de port et autres petites dépenses	8	6	3						
	Déboursés pour le bureau des examinateurs	5	6	8						
Charles Jordan.....	Douze mois de salaire comme concierge et messager, avec le bonus pour 1854.	100	0	0						
	<i>Porté en l'autre part</i>	553	11	9						13641 4 8
										14293 8 11
										Porté en l'autre part.....£

No. 53.

ÉTAT GÉNÉRAL des Recettes et Déboursés de George Colley, comme Député
Surint. des Inspect. et Mesur. de Bois, à Sorel, durant la Saison de 1856.

Cr.	£	s.	d.	£	s.	d.
Montant reçu pour mesurage de bois en 1856.....				56	2	0
Dt.						
Payé à Robert Russell, pour mesurage de bois	33	2	0			
do à P. W. Ronald, pour services comme commis des spé- cifications durant la saison.....	5	0	0			
do Michael Morgan, loyer de bureau.....	7	10	0			
do Middleton et Dawson, pour papeterie.....	2	7	4			
do Diverses petites dépenses.....	1	8	0			
do Son salaire, comme député surintendant à Sorel, pour recevoir les droits sur le bois exporté via Sorel, et en faire rapport pour l'année 1856.....	300	0	0			
				354	7	4
Balance reçu de Wm. Quinn, surintendant des inspecteurs et mesureurs de bois, à Québec.....			£	298	5	4

JOHN LANGTON,
Auditeur.

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

A.—(Continuation.)

NOMS.	SERVICE.	£			s.			d.			Total courant.			
		£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	
	<i>Montant rapporté.</i>													
C. J. Coursol.....	Payé à Michael Ryan, ci-devant du même corps, les arrérages de paie et un bonus à lui dus.....											21934	15	7
William Ermatinger.....	Pour son zèle et son activité dans l'accomplissement de ses devoirs comme ci-devant inspecteur et surintendant de police, à Montréal.....											3	15	0
Thomas D. Harrington.....	A compte des déboursés casuels des divers départements du gouvernement civil, durant l'année 1856.....											275	0	0
John M. Lawler.....	Pour conduire les affaires de la couronne aux assises d'automne 1856, à Hallowell et à Welland.....											3246	0	0
W. S. Sewell.....	A compte des déboursés casuels de son bureau, comme shérif, Québec.....	106	10	9										
John Boston.....	do do, Montréal.....	1500	0	0										
Isaac G. Ogden.....	do de Trois-Rivières.....	1000	0	0										
Joseph Jones.....	do de ses honoraires et déboursés comme coroner, Montréal.....	100	0	0										
Elexzar Clark.....	do comme grand constable, St. François.....	225	0	0										
A. McLean.....	Allocation pour assister aux assises d'automne 1856, à Grey, Simcoe, Lincoln, Welland, Hallowell et Wentworth.....	145	18	0										
Sir J. B. Robinson, Baronet, C. B.....	do do Hastings, Prince Edward, Ontario, Frontenac, Lennox et Addington, Northumberland et Durham, et Peterborough et Victoria.....	150	0	0										
Casault et Langlois.....	Payé certaines dépenses des témoins de la couronne dans l'affaire de la Reine vs. F. Bouchard.....	12	8	11										
E. Coatsworth.....	Pour ouvrage fait à divers édifices publics.....	254	11	9								3389	16	11
George Netting.....	Pour do do du parlement.....	1267	17	0										
Worthington frères.....	Pour do do do.....	256	7	9										
A. Hamilton.....	Pour peinturer l'hôtel du gouvernement.....	72	18	3										
H. Lewis.....	Pour ouvrage aux bureaux publics.....	54	7	2										
W. Ardagh.....	Pour do do.....	55	17	6										

James Francis.....	Pour coler les édifices du parlement.....	24	8	0										
H. Piper et frère.....	Pour ouvrage de ferblantier do.....	12	12	8										
C. Vale.....	Pour contrevents de fer do.....	522	5	9										
Jacques et Hay.....	Pour meubles do.....	562	6	7										
R. Campbell.....	Pour tapis do.....	139	7	6										
C. Porter.....	Pour bois de construction do.....	22	16	0										
J. R. Armstrong.....	Pour grilles do.....	24	5	0										
W. Hodson.....	Pour chassiss do.....	53	15	0										
G. Harding.....	Pour ouvrage do.....	114	13	4										
R. Wishart.....	Pour do collège de médecine.....	163	19	3										
C. W. Heath.....	Pour do à divers édifices occupés par le gouvernement civil.....	1202	17	8										
John Carr et autres.....	Pour do do do.....	236	1	0										
B. Derome.....	Pour do do do.....	13	10	0										
James Cotton.....	Bour ouvrage fait au havre de Port Stanley.....											5063	17	8
	Balance de paiement, à compte de l'émigration suivant état No. 18, de cette année.....											710	15	2
	do des droits de tonnage, Québec, suivant état No. 15, de cette année.....											3422	3	8
	Total, courant.....											1270	4	8
												39316	8	8

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février 1857.

B.

ÉTAT des sommes payées durant l'année 1856, d'après les autorités ci-après mentionnées.

NOMS.	SERVICE.	Courant.		Total courant.	
		£	s.	£	s.
C. T. Paisgrave	Les sommes situées ont été payées en vertu de certaines résolutions contenues dans une Adresse de l'honorable Assemblée Législative à son Excellence le Gouverneur Général, en date du 30 juin 1856.			150	0
T. G. Ridout	Montant accordé à l'asile St. Patrice des orphelins catholiques romains de Montréal pour venir en aide à l'achèvement des travaux relatifs au monument érigé sur les hauteurs de Queenston; à la mémoire du ci-devant major général, sir Isaac Brock.			2000	0
John Supple et Alex. Moffat	do pour venir en aide aux victimes du dernier grand incendie, dans les environs de Pembroke, sur la rivière Ottawa.			3000	0
Dr. J. C. Taché	do pour ses services, comme commissaire du Canada, à l'exposition de Paris en 1855.			500	0
Henry Black	do pour son augmentation de salaire comme juge de la cour de Vice-Amirauté, Québec, jusqu'au 31 décembre 1855.			277	15
Catherine Madden	Montant à elle accordé comme veuve de Patrick Madden, qui a perdu la vie dans la récente explosion de Longueuil, dans l'accomplissement de son devoir comme conducteur de la maille.			75	0
George H. Ryan	A compte de certains déboursés encourus comme officier rapporteur à la dernière élection des officiers municipaux dans les comtés d'Hochelaga et de Jacques Cartier, en vertu de l'acte des municipalités et des chemins, B.-C., 18 Vic., chap. 100.	75	0	0	0
C. A. Richardson	do pour Stanstead.	68	10	0	0
H. St. Germain	do pour St. Hyacinthe.	23	10	0	0
William Ritchie	do pour Sherbrooke.	49	6	8	8
L. G. Duval	do pour St. Maurice.	23	18	8	4
D. K. Lighthall	do pour Beauharnois.	49	13	4	0
P. Forgues	do pour Bellechasse.	14	10	0	0
J. B. Chalut	do pour Berthier.	18	15	4	4
J. G. LeBel	do pour Bonaventure.	24	13	4	0
Thomas Austip	do pour Chambly.	47	10	0	0

F. Filteau	do pour Champlain	15	1	0	0
R. A. Fortier	do pour la division No. 1, Dorchester.	22	18	4	0
R. M. Guay	do pour do No. 2, do	11	5	0	0
Edward Cox	do pour Drummond.	29	3	2	0
Peter Winter	do pour Gaspé.	15	0	0	0
F. Sauvageau	do pour la division No. 1, Huntingdon.	24	11	0	0
E. Bouchard	do pour do No. 2, do	14	5	6	0
J. G. Taché	do pour Kamouraska.	16	3	10	8
L. Archambault	do pour Leinster.	56	11	9	8
R. S. Noël	do pour L'Islet.	19	2	8	8
J. D. Lamby	do pour Lotbinière.	17	6	0	0
R. Dickinson	do pour Magantic.	17	15	4	0
J. C. LeFrançois	do pour Missisquoi.	15	2	2	0
Joseph Jutras	do pour Montmorenci.	35	2	8	8
Pierre Gosselin	do pour Nicolet.	20	18	8	8
James F. Taylor	do pour Ottawa.	24	3	4	0
C. N. Montzambert	do pour Portneuf.	30	6	0	0
P. R. Chevallier	do pour Québec.	26	14	10	8
John Heath	do pour Richelieu.	35	16	8	8
L. H. Garon	do pour la division No. 1, Rimouski.	16	1	0	0
F. F. Z. Hamel	do pour do No. 2, do	26	10	0	0
Ovide Bossé	do pour Rouville.	29	10	0	0
H. S. Foster	do pour Saguenay.	15	0	0	0
Joseph Lachaine	do pour Shelburne.	18	3	4	4
Daniel De Hartel	do pour Terrebonne.	21	15	0	0
H. F. Charlevoix	do pour les Deux Montagnes.	59	0	0	0
F. Geoffron	do pour Vaudeuil.	20	16	8	8
J. O. Arcand	do pour Verchères.	31	1	10	0
C. Duberger	do pour Yamaska.	14	4	9	4
	do pour Charlevoix.	12	14	4	4
		1125	11	3	3
E. R. Fréchette	A compte de l'impression des Edits et Ordonnances du Bas-Canada.	2750	0	0	0
Thomas Aniot, député républicain provincial	Balances des dépenses pour surveiller l'impression de	71	7	8	8
	Porté en l'aure par	9949	14	7	7

En vertu d'une Adresse du 8 juin 1853.

B.—(Continuation.)

NOMS.	SERVICE.	Courant.		Total courant.	
		£	s. d.	£	s. d.
	<i>Montant rapporté.....</i>			9949	14 1
	<i>Sous l'Autorité de l'Acte 18 Vic. ch. 3.</i>				
Représentants de feu le juge George Vanfelson.....	Pour cinquante-et-un jours de vacation à la cour seigneuriale, entre le 3 septembre 1855 et le 3 janvier 1856, à 40s. par jour.....		0 0		
Sir L. H. Lafontaine, Bart.....	Pour quatrevingt-quinze do do.....	102	0 0		
Thomas C. Aylwin.....	Pour quatrevingt-douze do do.....	190	0 0		
James Smith.....	Pour quatrevingt-douze do do.....	184	0 0		
Charles Mondelet.....	Pour do do.....	180	0 0		
C. D. Day.....	Pour do do.....	180	0 0		
Edward Short.....	Pour soixante-et-trois do do.....	180	0 0		
G. Okill Stewart.....	Salaire comme juge suppléant, Québec, depuis le 3 septembre 1855 jusqu'au 11 mars 1856, à £1000 par année.....	126	0 0		
F. O. Gauthier.....	do do.....	521	2 9		
J. B. Parkyn.....	do do.....	521	2 9		
J. A. Taschereau.....	do do.....	521	2 9		
S. C. Monk.....	do comme do, Montréal, 12 septembre 1855, jusqu'au do, à £1000 par année.....	496	13 8		
J. F. Pelletier.....	do do.....	496	13 8		
Joseph A. Berthelot.....	do do.....	496	13 8		
Henry Driscoll.....	do comme do, depuis le 31 août 1855, jusqu'au do.....	531	2 6	5247	14 6
	Total, courant.....			15197	9 1

W. CAYLEY,
Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, février, 1857.

ESTIMÉ

DE

CERTAINES DÉPENSES DU GOUVERNEMENT CIVIL

DE LA

PROVINCE DU CANADA,

Pour l'année 1857, pour lesquelles des Subsidés sont demandés.

SERVICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Département de l'Adjudant Général de Milice.</i>						
Salaire de six commis, £350, £275 ; deux à £250 ; deux à £187 10s. ; un messenger à £39 15s.....	1593	15	0			
do de deux officiers d'état major, pour l'inspection de la milice du Haut et du B.-C., pour 1857, à £400 chac.	800	0	0			
do de l'aide-de-camp provincial, pour do	400	0	0			
do de huit gardes-magasin d'armes, à £75 chacun pour do	600	0	0			
do de 18 assistants adjudants généraux, à £30 par année pour do	540	0	0			
Pour tenir sur pied six troupes de cavalerie, dix jours d'exercice chacune, pour do	4376	0	0			
do 7 batteries d'artillerie de campagne, vingt jours d'exercice chacune, pour do	4984	0	0			
do cinq compagnies d'artillerie à pied pour do	730	0	0			
do quarante comp. de carab., 70 hommes chac. pour do ..	7840	0	0			
do dix do do cinquante do do ..	1460	0	0			
<i>Porté en l'autre part.....</i>	£ 23323	15	0			

SERVICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Département de l'Adjudant Général de Milice.—(Continuation.)</i>						
<i>Montant réparti</i>	23323	15	0			
Dépenses contingentes pour frais de port, papeterie, impressions, réparations d'accoutrements, transport d'armes, frais de voyage des officiers d'état major, et toutes autres dépenses imprévues à faire pour la force active, pour l'année expirée le 31 décembre 1857.....	2700	0	0			
Soin des armes et munitions des différents corps de la force Active.....	1200	0	0			
				27223	15	0
<i>Conseil Législatif.</i>						
Salaire de l'orateur	800	0	0			
do du greffier.....	500	0	0			
do de l'assistant greffier et traducteur français.....	400	0	0			
do du greffier en loi.....	250	0	0			
do du chapelain et bibliothécaire	200	0	0			
do du gentilhomme huissier de la verge noire.....	100	0	0			
do du sergent d'armes.....	100	0	0			
do du messager en chef.....	100	0	0			
do du portier.....	60	0	0			
do de trois messagers pour la session, à £45 chaque....	135	0	0			
Dépenses contingentes.....	9200	0	0			
Indemnité des Membres pour avoir assisté aux séances du conseil, à 20s. par jour, y compris les frais de voyage à 6d. par mille, pour la distance entre le lieu de la résidence de chaq. memb. et le lieu où se tient la session.	9800	0	0			
				21645	0	0
<i>Assemblée Législative.</i>						
Salaire de l'orateur	800	0	0			
do du greffier.....	500	0	0			
do de l'assistant Greffier.....	400	0	0			
do du greffier en loi et traducteur anglais	500	0	0			
do du greffier de la couronne en chancellerie.....	150	0	0			
Dépenses contingentes de do do	100	0	0			
Salaire du sergent d'armes.....	100	0	0			
Dépenses contingentes (indemnité des membres exceptée)...	62000	0	0			
				64550	0	0
<i>Bureau du Secrétaire du Gouverneur Général.</i>						
Salaire additionnel d'un messager.....	19	0	0			
<i>Bureau du Secrétaire Provincial.</i>						
Salaires additionnels de onze commis, £200 15s.; £182 10s.; £168 15s.; £125 5s. 8d.; £52 15s. 8d.; trois à £50 chacun; £27 15s. 8d.; et deux à £25 chacun; deux messagers, à £19, égal à	995	17	0			
<i>Porté en l'autre part</i> £	1014	17	0	113418	15	0

SERVICES.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant Rapporté</i>	1014	17	0	113418	15	0
<i>Bureau du Régistrare.</i>						
Député régistrare, £166 13s.; quatre commis, £200, £182 10s., £55 11s. 4d., et £27 15s. 8d.; un messenger, £75.....	707	10	0			
<i>Bureau du Receveur Général.</i>						
Député-receveur général, £200; sept commis, £325, £318, £270, £228 2s. 6d., £100, £50, £40, et un messenger, à £19	1550	2	6			
<i>Bureau de l'Inspecteur Général.</i>						
Salaire additionnel—Député-inspecteur général <i>ad interim</i> , £247 10s.; neuf commis, 2 à £250; £200, £168 15s., £165, £142 10s., £132 10s., £100, et £50, concierge et messenger, £48 3s. 4d., égal à.....	1754	8	4			
<i>Branche des Douanes.</i>						
Salaire additionnel—Commissaire, £40; six commis, trois à £250 chacun; et trois £300, £125, et £105, égal à	1320	0	0			
<i>Département des Travaux Publics.</i>						
Salaire additionnel—Assistant commissaire, £250; ingénieur en chef, £810; assistant do, £600; teneur de livres £402 10s.; cinq commis, £400, £363, £300, £275, et £150; et trois messagers, £118 15s., £104, et £93 15s., égal à.....	3867	0	0			
<i>Bureau d'Agriculture.</i>						
Secrétaire, £500; quatre commis, £342 10s. £310, £225, et £200; et deux messagers, à £75 chacun, égal à....	1727	10	0			
<i>Auditeur des Comptes Publics.</i>						
Auditeur, £122 16s. 6d.; six commis, £400, £300; trois à £250 chacun; et un, £228 2s. 6d., égal à.....	1800	19	0			
<i>Conseil Exécutif.</i>						
Deux commis, à £228 2s. 6d.....	456	5	0			
<i>Porté en l'autre part</i>	14198	11	10	113418	15	0

SERVICES.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£		d.
<i>Conseil Exécutif.—(Continuation.)</i>						
<i>Montant rapporté</i>	14198	11	10	113418	15	0
Pour payer W. A. Himsworth, pendant qu'il agissait comme employé de confiance dans le bureau du conseil exécutif, depuis la mort de M. Joseph jusqu'à la date de sa nomination, savoir, depuis le 1er juillet 1851, jusqu'au 26 novembre 1853, à £100 par année.....	240	4	4	14438	16	2
<i>Pensions à des Officiers et serveurs, des ci-devant corps Législatifs du Haut et du Bas-Canada.</i>						
William Ginger, comme ci-devant sergent d'armes du conseil législatif du Bas-Canada	66	13	4			
Samuel Walker, comme greffier des comités, do	100	0	0			
William Coates, comme copiste, du do, Haut-Canada....	133	6	8			
John Bright, comme messenger du conseil législatif du do ..	20	0	0			
Louis Noreau, do do Bas-Canada..	20	0	0			
François Rodrigue, do do assemblée législative, do	18	0	0			
Louis Gagné, do do, do, do, do	18	0	0	376	0	0
<i>Autres Pensions.</i>						
Jacques Brien, pour blessures reçues au services publics.....	20	0	0			
Pierre Bouchard, do do	25	0	0			
Mme McDonell, allocation viagère pour son douaire sur certaines terres prises par les ci-devant commissaires du canal Welland.....	50	0	0			
Mme veuve Antrobus	200	0	0			
Colonel Richard Bullock	200	0	0			
Mme Catherine Smith, veuve de feu M. le juge Pyke	100	0	0			
Mme veuve McCormick	100	0	0			
G. B. Faribault, comme ci-devant assistant greffier de l'assemblée législative.....	400	0	0	1095	0	0
<i>Hôpitaux et autres Institutions Charitables.</i>						
Aide à l'hôpital de Toronto.....	2000	0	0			
do malades indigents à Québec.....						
do do Montréal.....						
do corporation de l'hôpital général à Montréal; 3, à £1000	3000	0	0			
do hôpital des émigrés et de marine, Québec.....	3000	0	0			
do hôpital général de Kingston; 2, à £1500.....	800	0	0			
do hôpital d'Hamilton.....	750	0	0			
do malades indigents à Kingston						
	9550	0	0	129326		
<i>Porté en l'autre part</i>	£				11	2

SERVICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Hôpitaux et autres institutions de charité—(Contin.)</i>						
<i>Rapporté</i>	9550	0	0	129328	11	2
Aide aux malades indigents des Trois-Rivières						
do à la maison d'industrie, à Toronto; 2, à £700..	1400	0	0			
do aux Sœurs de la Providence, à Montréal						
do pour l'érection d'un hospice de la maternité, Toronto; 2, à £350.....	700	0	0			
do à l'hôpital général des Sœurs de Charité, à Montréal						
do à l'hôpital de l'Hôtel-Dieu, Kingston						
do à l'hôpital de St. Patrice, Montréal; 3, à £250.	750	0	0			
do à l'asile des orphelins protestants, et association de secours aux femmes de Toronto						
do à l'asile des orphelins catholiques romains à Toronto						
do à l'asile des orphelins de Kingston.....						
do do do Hamilton						
do do catholiques romains do						
do do orphelins protestants de Bytown.....						
do do catholiques romains do						
do à l'asile St. Patrice des orphelins catholiques romains à Montréal; 8, à £200.....	1600	0	0			
do do do protestants do..						
do à la maison de refuge de Montréal.....						
do à l'hospice de la maternité de Montréal.....						
do do do do sous la direction des Sœurs de la Miséricorde.....						
do à l'hospice de la maternité de Toronto						
do à l'asile du Bon Pasteur de Québec.....						
do à l'hospice de la maternité à Québec.....						
do à l'inst. des sourds-muets, Montréal; 8, à £150.	1200	0	0			
do à la société bienveillante des dames de Montréal, pour les veuves et orphelins.....						
do à l'asile des orphelins catholiques rom., Québec						
do do do orphelins do						
do à l'association charitable des dames de l'asile catholique romain, Montréal						
do aux gérants de l'asile des orph. prot. de Québec						
do à l'ins. pour les maux d'yeux et d'oreilles do						
do pour le dispensaire de Montréal.....						
do maison de refuge et école d'industrie, Montréal..						
do à l'ins. pub. p. les enfants des pauvres; 9, à £100	900	0	0			
do à l'asile militaire du Canada, pour les veuves et orphelins, à Québec	50	0	0			
do pour l'asile des aliénés, à Toronto.....						
Aide temporaire pour l'asile des aliénés à Beauport, près Québec; 2, à £14000.....	28000	0	0			
				44150	0	0
<i>Diverses institutions publiques.</i>						
Aide à la faculté médicale, collège McGill.....						
do l'école de médecine, Montréal.....						
do do do Kingston.....						
do do do Toronto.....						
do l'institut canadien, Toronto; 5, à £250	1250	0	0			
do do do cité d'Ottawa.....						
do athénée de Toronto						
do do Ottawa; 3, à £100	300	0	0			
<i>Porté ci-haut</i>	£ 1550	0	0	173478	11	2

SERVICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Diverses institutions publiques—(Continuation.)</i>						
<i>Rapporté.....</i>	1550	0	0	173478	11	2
Aide aux institutions et associations suivantes, à £50 chacune, savoir:—						
Société littéraire et historique, Québec; société d'histoire naturelle, Montréal; institut de Ste. Marie, comté de Perth; institut de St. Roch; institut littéraire de Laprairie; do. Sherbrooke; institut des artisans et association de bibliothèque de Sherbrooke; association de la bibliothèque mercantile d'Hamilton; institution littéraire de M. Juneau; association de la bibliothèque mercantile de Montréal; association de la bibliothèque et institut des artisans de Huron; association des instituteurs, à Québec, pour leur bibliothèque; association de bibliothèque à Québec; institut canadien à Québec; institut des artisans et association de bibliothèque d'Aurora; do et do Richmond (Est); institut des artisans et fermiers de Wellington, Nord; institut des artisans et association de bibliothèque, Industrie; institut littéraire à St. Michel de Bellechasse; association de bibliothèque de St. Jean; institut des artisans et association de bibliothèque de St. André; association littéraire et institut de Varennes; institut des artisans et association de bibliothèque de Stanstead; institut des artisans et association de bibliothèque de Ramsay; do et do, de Collingwood; institut littéraire, St. Jean Port Joli; association de bibliothèque, Napanee; cabinet de lecture paroissiale de Montréal; associations littéraires et institut de Livandière, St. Charles et St. Marc; cabinet de lecture de l'Union St. Joseph, Montréal; institut littéraire de St. Patrice Québec; institut et association littéraire de St. Hyacinthe—34 en nombre à £50 chaque....	1700	0	0			
Hôpital de Toronto; pour les patients de comté.....	1500	0	0			
Pour payer le terrain, la loge du portier, la clôture, etc., avoisinant le monument de Brock, tel que recommandé par un comité de l'assemblée législative, 9 juin 1856.....	3335	0	0			
Les instituts d'artisans qui suivent, à £50 chacun, savoir:—Aylmer (comté d'Elgin), Ayr, Belleville, Brockville, Bytown, Berthier (B.C.), Brampton, Berlin, Brantford, Barrie, Bowmanville, Barnston, Bagotville, Bécancour, Cobourg, Chicoutimi, Chatham, Chambly, Chatham (B.C.), Dunville, Dundas, Dumontville, Drummondville (comté de Drummond), Fonthill, Guelph, Goderich, Galt, Hamilton, Huntingdon, Hemmingford, Halton (comté de), Iberville, Kingston, London (C.O.), Lachute, Lanoraie, L'Original, Merrickville, Montréal, Milton, Mitchell (comté de Perth), Metcalf, Maskinongé, Mégog, Niagara, Newmarket, Napierville, Napanee, Nouvelle-Irlande, Owen Sound, Oakville, Perth, Picton, Port Sarnia, Port Hope, Peterborough, Prescott, Paris, Plessisville, Québec, Renfrew, Rimouski, Richmond, (C.O.), Rivière du Loup, St. Thomas, St. Catharines, Simcoe, Stratford, St. Léon, St. Vincent de Paul, St. Césaire, St. Hyacinthe, Sorel, Smith's Falls, Sherbrooke (comté de), St. Eustache, Ste. Scholastique, St. Félix de Valois, St. Antoine de la Baie, St. Ours, St. George, Toronto, Trois-Rivières, Vienne, Notre Dame de la Victoire, Whitby, Woodstock, Waterdown, West Flamboro', Windsor, Yamachiche et Richmond, C. O., pour 1856,—en tout 92.....	4600	0	0			
				12685	0	0
<i>Porté ci-haut.....</i>				£ 186163	11	2

SERVICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Montant rapporté</i>				186163	11	2
<i>Dépenses Contingentes de l'Administration de la Justice.</i>						
Dans le Haut et le Bas-Canada, non autrement pourvues	40000	0	0			
Pour le soutien de l'asile provincial à Kingston	11500	0	0			
Salaire additionnel de John Black, clerc dans le bureau du registrateur, cour de Chancellerie.....	75	0	0			
do do William Stanley, dans le bur. du maître do.	75	0	0			
Salaire d'un clerc de la procédure, cours du banc de la reine et des plaids communs, H.-C.	300	0	0			
do d'un clerc extra dans le bureau du proc. général ouest	100	0	0			
do d'un clerc dans le bureau du greffier de la couronne et des plaids communs, H.-C	150	0	0			
do du greffier des assises, Toronto.....	300	0	0			
Salaire additionnel du clerc au dép. en loi de la couronne, Est.	140	0	0			
do do du juge de la cour de vice-amirauté, Québec.	277	15	8			
				52917	15	8
<i>Divers Items.</i>						
Aide pour terminer l'étude d'un canal à bâtiment de la Baie Georgienne à Toronto.....	500	0	0			
Indemnité à Charles O'Connor, Charles Taylor et Wm. Fal- conbridge, pour dommages éprouvés par eux dans l'exé- cut. de leurs dev. comme const., en 1853, à £100 chac.	300	0	0			
Allocation à des gardiens de dépôts de provisions sur le fleuve St. Laurent pour secourir les naufragés.....	200	0	0			
Pour l'achat des provisions pour ces dépôts	350	0	0			
Allocation à Pierre Brochu, résidant sur le chemin de Kempt pour assister les voyageurs,						
do Jonathan Noble, pour do do,						
do à une pers. résid. au pied de Matapédia, pour do,						
do do à Assametuagan, pour do; 4, à £25.	100	0	0			
Pour frais de l'impression et de la reliure des lois	6000	0	0			
Pour autres impressions, souscription à la Gazette Officielle et annonces	2500	0	0			
Dépense encourue pour la distribution des lois.....	850	0	0			
Pour rencontrer des dépenses imprévues dans les différentes branches du service public.....	500	0	0			
Proportion de la dépense encourue au sujet des phares sur les Iles St. Paul et Scatterie, dans le golfe.....	750	0	0			
Pour défrayer les dépenses de l'observatoire à Québec.....	600	0	0			
do do do à Toronto.....	1200	0	0			
Dépenses des commissaires nommés pour s'enquérir de ma- tières se rattachant au service public, en vertu de l'acte 9 Vic., ch. 38	1500	0	0			
Nouvelles annuités pour les sauvages	1100	0	0			
Protection des pêcheries du golfe	1600	0	0			
Pour l'entretien temporaire du canal Rideau et d'Ottawa, du 1er avril 1857, au 31 mars 1858.....	10821	0	0			
Une année de loyer du cimetière protestant du faubourg St. Jean, Québec.....	23	5	0			
Aide au bureau d'agriculture, Haut-Canada.....	1000	0	0			
do do do Bas-Canada.....	1000	0	0			
Pour faire bon des différentes dépenses indispensables du gou- vernement civil, encourues durant l'année 1856, tel que détaillé dans l'état A des comptes publics soumis à la légalisation.....	39316	8	8			
<i>Porté en l'autre part</i>	£			70210	13	8
				239081	6	10

SERVICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Divers items.—(Continuation.)</i>						
<i>Montant rapporté</i>	70210	13	8	239081	6	10
Pour faire bon des paiements faits en vertu d'une résolution de la législature comme dans l'état A	15197	9	1			
Compensation pour l'occupation de la salle de musique, Québec do à DeLorimier, pour remise d'un permis d'occupation.	300	0	0			
Ajouté à l'octroi parlementaire fait aux sauvages dans le B.-C., en vertu de l'acte 14 et 15 Vic., ch. 106....	160	0	0			
Dépenses pour 150 pensionnaires incorporés, en service permanent dans le Haut-Canada, pour l'année 1857.....	100	0	0			
	8000	0	0			
Compensation accordée à des pensionnaires au lieu de terres.	2433	6	8			
Salaire du surintendant médical chargé du soin des criminels aliénés dans le pénitencier.....	300	0	0			
Dépenses contingentes du même, y compris les salaires des gardiens.	500	0	0			
Aide pour les frais se rattachant à l'émig. pour la prés. ann.	3000	0	0			
Montant requis pour rencontrer le déficit de la dépense relative à la police riveraine de Québec, pour la présente année.	750	0	0			
Pour les dépenses de la police riveraine de Montréal, pour l'année 1857	3916	0	0			
Pour les dépenses dans la compilation, préparation et impression des tables et index aux lois en force, en conformité d'une résolution de l'assemblée législative.....	6000	0	0			
Pour payer G. W. Wicksteed, greffier en loi, chambre d'assemblée, pour avoir compilé une table des statuts provinciaux en force dans le C. O., avec une continuation de l'index des statuts jusqu'à la fin de la session de 1856.	600	0	0			
Pour mettre l'honorable W. H. Draper en état de se rendre en Angleterre pour affaires publiques.....	500	0	0			
do A. R. Roche en état d'accompagner l'honorable W. H. Draper dans sa mission	100	0	0			
Octroi à sir W. E. Logan, par adresse, 30 juin 1856	500	0	0			
do pour la bibliothèque parlementaire do	1000	0	0			
Balance non retirée de l'estimé pour l'éducation supérieure dans le Haut-Canada, pour 1856.....	338	17	2			
Aide en faveur de la société d'histoire naturelle, Montréal, pour payer les dépenses se rattachant à une conv. scientifique	500	0	0			
				114456	6	7
<i>Education.</i>						
Aide en faveur du fonds de revenu pour l'éducat. supér. B.-C.				5000	0	0
do do do do H.-C				5000	0	0
Distribuée comme suit :—						
Aide au collège du Haut-Canada	£1111	2	2			
do do Victoria	750	0	0			
do à Queen's College	750	0	0			
do au collège Régopolis, Kingston.....	750	0	0			
do au fonds des écoles de grammaire H.-C.	938	17	10			
do au collège St. Michel, Toronto	500	0	0			
do au collège de Bytown.....	200	0	0			
	£5000	0	0			
<i>Porté en l'autre part.</i>				£363537	13	5

SERVICE.	Courant.			Courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
<i>Education—(Continuation.)</i>						
<i>Rapporté.....</i>				363537	13	5
Somme addition. pour les écoles commu. du Haut et du Bas-C. [Dont £1000 à même le fonds du Bas-Canada pour l'école normale.]				40000	0	0
<i>Divers items.</i>						
Pour le service océanique à la vapeur				50000	0	0
Pour le service de la remorque entre Montréal et Kingston..				6750	0	0
Pour do en bas de Québec				11300	0	0
Pour l'achat d'armes, accoutrements et munitions pour la milice du Canada.....				3500	0	0
Total, courant.....			£	475087	13	5

W. CAYLEY,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, Mai 1857.

En vertu de quels actes. autorisés.	DÉPENSES.			Montant courant.			R E V E N U.			Montant courant.		
	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
				629845	3	6	1488000	0	0			
			<i>Charges permanentes auxquelles il est pourvu par des actes législatifs, Bas-Canada.—(Continuation.)</i>									
			<i>Montant rapporté.....</i>									
			A compte des dépenses de la maison de correction à Québec.....	200	0	0				7500	0	0
			<i>Haut-Canada.</i>									
			Pensions de miliciens.....	3000	0	0				50000	0	0
			<i>En vertu d'actes de la Province du Canada.</i>									
			do 7 Vic., ch. 16, et 12 Vic., ch. 38, et 18 Vic., ch. 89.....	5600	0	0				7000	0	0
			do 8 Vic. ch. 13.....	100	0	0						
			do 9 Vic. ch. 58, et 14 et 15 Vic. ch. 117.....	20000	0	0						
			do 10 et 11 Vic. ch. 36....	200	0	0						
			do 12 Vic. ch. 50 et 83, et 13 et 14 Vic. ch. 48....	50000	0	0						
			do 12 Vic. ch. 33.....	18000	0	0						
			<i>Portien l'autre part.....£</i>	726945	3	6	1552500	0	0			

Montant rapporté.....

Amendes et confiscations, y compris les saisies.....

Revenu casuel.....

Fonds d'honoraires de justice, 12 Vic., chap. 63 et 64.....

Porté en l'autre part.....

ESTIMÉ GÉNÉRAL du montant probable des DÉPENSES PUBLIQUES, etc.—(Continuation.)

En vertu de quels actes autorisés.	DÉPENSES.	Montant courant.		REVENU.		Total courant.	
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
	<i>En vertu d'Actes de la Province du Canada.—</i> <i>(Continuation.)</i> <i>Montant rapporté.....</i>	847560	1 7	1552500	0 0	1552500	0 0
Acte 18 Vic., chap. 89.....	Pourcentage sur les salaires des officiers publics ...	10000					
	Frais de perception du revenu public, savoir :— Douanes.....£75000 Accise.....3000 Travaux public.....30000 Amendes et confiscations, y compris les saisies.....5000 Revenu territorial.....40000	153000					
	Réparations des travaux publics.....	35000					
	£ Montant de l'estimé auquel il doit être pourvu pour l'année 1857.....	1045560	1 7				
	Estimé total de la dépense pour 1857.....£	475087	13 5				
		1520647	15 0	1552500	0 0	1552500	0 0
				Estimé total du revenu pour 1857 £			

W. CAYLEY,
Inspecteur-Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, Mai 1857.

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERRAULT, RUE SIMCOE, TORONTO.

ESTIMÉ SUPPLÉMENTAIRE

DE CERTAINES DÉPENSES DU GOUVERNEMENT CIVIL DE LA PROVINCE DU CANADA, POUR L'ANNÉE 1857, POUR LEQUEL UN SUBSIDE EST DEMANDÉ.

SERVICE.	Total courant.		
	£	s.	d.
<i>Aide aux Instituts d'Artisans suivants, à £50 chacun.</i>			
Montmagny, Fraserville, Wellington nord, L'Avenir, Danville, (Comté de Richmond,) Ste. Rose, (Comté de Laval,) L'Assomption, (Comté de L'Assomption,) St. Ambroise de Kildare, (Comté de Joliette,) St. Michel, de Lachine, (Comté de Jacques Cartier,) Cayuga.—11 à £50.....	550	0	0
Aide à l'association de la bibliothèque mercantile de London; à l'association littéraire de St. Patrice, Cité d'Ottawa, et à l'institut canadien, Montréal.—3 à £50 chacun.....	150	0	0
Aide à la corporation de l'hôpital général de Montréal, et à l'hôpital de St. Patrice, Montréal.—2 à £250 chacun.....	500	0	0
Aide à l'hôpital de London.....	350	0	0
<i>Divers.</i>			
Aide au fonds de colonisation, Canada Est et Ouest.....	25000	0	0
do pour l'achat et le transport des produits canadiens, objets manufacturés et ouvrages d'art, destinés à l'Exposition au palais de cristal, et pour la liquidation des comptes non réglés se rattachant à la grande exposition de Paris, et à l'installation de l'espace accordé au Canada, au palais de cristal.....	1000	0	0
Indemnité à Mme. Stuart pour pertes en 1837-8.....	50	0	0
Louis Vincent, un maître d'école sauvage infirme, de la tribu des Hurons, (omis dans les premiers estimés).....	25	0	0
Aide au "bureau des arts et manufactures du Haut et du Bas-Canada."—£250 chacun.....	500	0	0
Total.....	£ 28125	0	0

W. CAYLEY,

Inspecteur Général.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Toronto, 30 mai 1857.

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERRAULT, RUE SIMCOE, TORONTO.

ESTIMÉS.

Departement des Travaux Publics, 1857.

	£	s.	d.
<i>Navigation du St. Laurent.</i>			
Pour divers travaux, portes d'entrée et bief du canal Galops,—confection du canal de jonction,—maisons des gardiens de ponts,—travaux pour admettre une plus grande quantité d'eau pour les fins de la navigation et des moulins, canal Cornwall,—écluses et biefs au canal de Beauharnois pour les mêmes fins,—pilier à la tête des rapides du Côteau,—extension du pilier à la tête du canal Lachine,—confection d'une percée de roc hors de l'eau,—quais additionnels au-dessous du pont de la rue Wellington, etc., portes régulatrices dans le bief à l'écluse 3, et dépenses conting.	20462	0	0
<i>Travaux pour la Navigation de l'Ottawa.</i>			
Pour les travaux aux canaux des Chats et de la Chaudière, lumières, bouées et pilier au-dessous d'Ottawa, à l'Original, pour cette année	33000	0	0
Pour compléter les phares de la province, y compris appareils, frêt, construction de caissons pour la Pointe Pelée, lits pour les lancer, réparations des phares au Port Dover et Rondeau	26504	0	0
Pour trois vaiss. en fer comme phares flott. au-dess. de Lachine, pour cette ann.	3150	0	0
Pour travaux de pilier et de havre pour abri sur le lac Erie, pour cette année.	5000	0	0
Pour travaux de pilier et de havre pour abri sur le lac Huron et la Baie Georgienne, pour cette année.	10000	0	0
Draguage et bouées à Pictou et Presqu'île	1800	0	0
Eaux des profondeurs du district de Newcastle, rivière Trent, pour terminer divers travaux à Bobcaygean; construisant un canal d'écluse avec parois en maçonnerie en arrière des murs d'écluse, réparations au pont de Buckhorn, écluse neuve à Lindsay, exc. dans le roc du lit de la riv. en bas de l'écluse, divers draguag. dans la riv. Scugog, répar. à la chauss. des chut. Heely dans la riv. Trent, et à l'éc. des rap. de Crooks, pour cette année.	9000	0	0
Pour cinq nouveaux phares dans la Baie de Quinté	750	0	0
Pour nouveaux phares dans le golfe et fleuve St. Laurent, savoir:—CLASSE SUPÉRIEURE, Cap Ray, Cap Whittle, Pointe Féréol, Battle Island, batture de Manicouagan, Cap Norman, Pointe Observation, Cap Chats et Métis,—CLASSE INFÉRIEURE, Pot à l'eau-de-vie, les Pélerins, Isle aux Grues, Isle Madame et Pointe St. Laurent	20000	0	0
Canal de la Baie Burlington, érection d'un nouveau phare, divers réparations aux jetés, deux bacs à traverse	4930	0	0
Pour creuser le chenal et pour les améliorations de la Rivière du Nord et de la Petite Nation	900	0	0
<i>Edifices Publics.</i>			
Réparations et loyers d'édifices publics	7500	0	0
Addition à l'appropriation pour la douane, Hamilton	1500	0	0
do do pour le bureau de poste, London	3500	0	0
do do pour le bureau de poste, Kingston	4450	0	0
do do pour la douane, Kingston	5000	0	0
Abris à canons à Hamilton, Ottawa, Toronto, Québec	2943	8	3
Achèvement de l'exploration de l'Ottawa	10000	0	0
<i>Porté en l'autre part.</i>	£ 170889	8	3

ESTIMÉS.—(Continuation.)

<i>Edifices Publics.—(Continuation.)</i>		£	s.	d.
<i>Montant rapporté.....</i>		170389	8	3
Pour la construction d'un chemin le long de la rivière Matapédia à l'embouchure du Causapsal, et dep. la tête du lac Matapédia jusq. St. Laurent à travers l'établissement de Vignette et St. Flavien, pour cette année.....		2500	0	0
Pour la construction d'un chemin du lot neuf dans le Township de St. Denis jusqu'au Township de Cap Chats, pour cette année.....		2500	0	0
Amélioration de la route postale entre la Grande Baie et Malbaie.....		500	0	0
Pour enlever le vieux pont qui obstrue la navigation de la Thames au-dessus de Chatham; et pour enlever le bois flotté, etc., jusqu'à l'embouchure de la Rivière.....		1000	0	0
Pour explorations et inspections.....		4000	0	0
Arbitrages et dommages.....		10000	0	0
<i>Travaux dans la Rivière Ottawa.</i>				
Piliers d'amarrage aux rapides des Chats—à la Petite Chaudière—au pont suspendu—bômes à l'embouc. de la Rivière Noire—piliers sur le Gatineau—divers travaux aux rapides des Remous—aux rapides du Long Sault et de Carillon—aux rapides des Ecores—aux rapides des Prairies—à Petiwaya—chemins et ponts pour le service de la glissoire du Portage du Fort à la tête du Calumet, dépenses contingentes.....		19994	0	0
<i>Travaux dans la Rivière St. Maurice.</i>				
Pour compléter les travaux du rapide Managance—chaines de bômes—nouveaux piliers dans le chenal Est de l'embouchure de la rivière—pour compléter les travaux des Grès, dépenses contingentes.....		2695	10	0
<i>Divers.</i>				
Divers travaux pour ouvrir la rivière depuis le lac St. Jean jusqu'à Chicoutimi.....		3500	0	0
En faveur du bureau de Poste de Québec.....		5000	0	0
Achat de terrain sur le Gatineau pour des fins de chantier.....		500	0	0
Pour payer les droits seigneuriaux dus sur la propriété de Spencer Wood.....		1872	0	0
Aide en faveur de l'ouverture d'une communication avec la Rivière Rouge....		5000	0	0
Total.....	£	229450	18	3

RÉPONSE

A UNE ADRESSE de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, en date du 5 Mai 1856, demandant à Son Excellence de faire mettre devant la Chambre, "Tous les rapports, s'il en est, faits depuis 1835, par des Ingénieurs ou autres personnes employées à faire l'étude et l'exploration de la Vallée du Trent, et de la contrée située à l'ouest jusqu'aux Lacs Simcoe et Huron, dans la vue de construire un Canal de la Baie de Quinté au Lac Huron."

Par Ordre,

T. LEE TERRILL,
Secrétaire.

Bureau du Secrétaire,
Toronto, 3 Mars 1857.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
TORONTO, 23 Mai 1856.

MONSIEUR,-- J'ai à accuser réception de votre lettre du 8 courant, par laquelle vous me priez de vous fournir, pour l'information de l'Assemblée Législative, copie de tous les rapports, s'il en est, faits depuis 1835, par des ingénieurs ou autres personnes employées à faire l'étude et l'exploration de la Vallée du Trent, et de la contrée située à l'ouest jusqu'aux lacs Simcoe et Huron, dans la vue de construire un canal de la Baie de Quinté au lac Huron, et je dois vous informer en réponse, que ces rapports ne sont point de record dans ce département, mais qu'ils se trouvent dans les appendices des journaux de l'Assemblée Législative du Haut-Canada, pour les années 1833-34, 1837-38, et 1839-40.

Quant aux opérations subséquentes, il faudrait vous adresser au Département des Travaux Publics.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOSEPH CAUCHON,
Commissaire des Terres de la Couronne.

A l'Hon. George E. Cartier,
Secrétaire Provincial, etc., etc., etc.

TRAVAUX PUBLICS,
TORONTO, 21, Février, 1857.

MONSIEUR,—Comme vous le demandez par votre lettre du 27 mai dernier, j'ai reçu instruction de vous transmettre avec la présente copie des Rapports de Mr. Samuel Keefer et de Mr. James Lyons, sur les études du Canal projeté du Trent, et de vous informer que ce sont les seuls documents dans le Bureau qui se rattachent à ces études.

Ce département n'existe que depuis 1841.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS A. BEGLEY,
Secrétaire.

E. A. Meredith, écr.,
Assistant Secrétaire.

TRAVAUX PUBLICS,
MONTREAL, 23 avril 1856.

MONSIEUR,—Relativement à l'exploration faite par M. Lyons dans la vue d'ouvrir un canal pour relier l'étendue des eaux de la rivière Trent, au-dessus des chûtes de Heely, à la Baie de Quinté, j'ai l'honneur de faire rapport comme suit :

L'Otonabee, qui se décharge dans lac Rice, à environ douze milles de son extrémité inférieure, a été rendu navigable aussi haut que Peterboro', et l'objet de la présente étude a été de constater s'il serait possible, (et quelle en serait la dépense,) de relier le lac Rice au lac Ontario par un canal de la grandeur du canal Rideau, dont la dimension d'écluse a été adoptée pour les écluses de l'Otonabee et du Trent.

La différence de niveau entre les lacs Rice et Ontario est d'environ trois cent cinquante et cinq pieds, de sorte que la hauteur entière à franchir est de trente-cinq pieds plus grande que celle du canal Welland, qui est de trois cent trente pieds.

L'écluse des rapides de Crook, qui est située au pied du lac Rice, sert à franchir une chute de huit pieds, et ouvre une navigation de cinquante-trois milles d'étendue, de Peterboro aux chûtes de Heely, où commence l'exploration en question.

Entre les chûtes de Heely et l'embouchure du Trent, une autre étendue de vingt milles et demi de cette rivière a été rendue navigable au moyen d'une écluse, aux rapides de Chisholm, dont la face a huit pieds et trois quarts.

Cette partie navigable du Trent s'étend du débarcadère de Percy presque jusque chez la veuve Harris; et pour compléter la ligne de navigation il faut construire un canal depuis les chûtes de Heely jusqu'au débarcadère de Percy, distance de douze milles et demi par la rivière, avec une chute de deux cent trente-deux pieds, et un autre depuis chez la veuve Harris jusqu'à l'embouchure du Trent, distance de neuf milles par la rivière, avec une pente, pour cette distance, de cent dix pieds et demi.

Dans la première étude du Trent faite par Mr. Baird en 1833, il proposait de rendre cette rivière navigable au moyen d'une série d'écluses et de dames, et c'est d'après ses plans que les commissaires ont entrepris de construire les trois écluses dont il est parlé plus haut, et les dames qui s'y rattachent, et qui ont été depuis achevées sous la direction du bureau des Travaux Publics, dans le but de tirer avantage des grandes étendues d'eau navigable que l'on a réussi ainsi se procurer.

Mais depuis l'érection des glissoires du Trent, et le grand élan qui en a été donné au commerce de bois, il est devenu suffisamment apparent que le sys-

tême des écluses et des dames n'est pas celui que l'on devrait adopter pour cette navigation.

Il ne serait pas sage non plus. (même en supposant que l'immense quantité de bois qui descend le Trent pourrait être descendue sans causer de dommages aux travaux,) d'encourir la dépense si grande qu'il serait nécessaire de faire pour ouvrir cette navigation, quand les constructions essentielles sur lesquelles repose entièrement son existence, savoir, les dames, sont exposées à des inondations annuelles et soudaines, et qu'il suffirait probablement de la destruction d'une seule pour entraîner la ruine complète de toutes les autres.

En faisant la présente étude, il a donc été posé comme principe arrêté, que le canal devrait être fait à travers les terres, et en dehors de l'influence des grandes crues d'eau ; et bien qu'il fût évident, d'après la formation du pays, que les deux bords de la rivière étaient composés de couches de pierre calcaire, il fût considéré néanmoins que c'était le seul moyen sûr et sage d'obtenir l'objet en vue.

Comme l'on m'avait parlé plusieurs fois de l'existence de ravins qui auraient offert de grandes facilités pour l'établissement du canal autour des chûtes de Heely, j'eus d'abord l'espoir de pouvoir trouver une route à travers les terres depuis là jusqu'au débarcadère de Percy ; mais après avoir sacrifié beaucoup de temps et s'être donné bien du trouble à cette recherche, M. Lyons ne put faire la découverte d'une ligne qui eut été aussi avantageuse ; il fut donc dans la nécessité de s'en tenir au lit de la rivière même, comme seul moyen de surmonter les obstacles qui se présentaient à la navigation entre les chûtes de Heely et la baie du Corbeau.

Cette partie de la rivière comprend sa première section qui a une longueur d'un mille et trente cinq chaînes, et il propose de franchir la différence de niveau, qui est de soixante et dix-neuf pieds et un quart, au moyen de huit écluses. Il évalue la dépense de cette section à £46,255 10s. 5d.

Je suis parfaitement convaincu, cependant, que cette partie de son plan ne réussira pas, tant à cause de l'intervention du commerce de bois avec la navigation qu'il a en vue, qu'à cause du danger auquel ses travaux devront être exposés en conséquence des crues d'eau et de la descente du bois quarré et des bois de mûture.

Dans le premier cas, la navigation du canal serait arrêtée ou suspendue pendant la saison de la descente des bois ; et dans le second, elle courrait le danger d'être totalement détruite. Si l'on ne peut trouver une meilleure route que celle-ci, il faudra conclure que cette section est impraticable ; mais je n'irai pas jusqu'à dire qu'il en est ainsi, car je conçois qu'avec une plus grande dépense, il est possible de pratiquer le canal le long de la côte jusqu'au plateau du côté ouest, et de le faire descendre de là à la baie du Corbeau. L'étude faite par M. Lyons a été terminée trop tard dans la saison pour pouvoir pousser plus loin mes investigations sur ce point.

La seconde section de l'étude de M. Lyons est aussi avantageuse qu'on pouvait l'espérer, si l'on considère que la ligne du canal doit nécessairement passer dans des coupes de roc, et il lui a été facile de choisir du côté ouest de la rivière une très bonne ligne qui se trouve éloignée des bords de la rivière et à l'abri des inondations.

Le niveau dans cette distance est de cent cinquante trois pieds, et peut être franchi au moyen de douze écluses. Cette section, suivant M. Lyons, coûtera £112,738 12s. 11d.

La troisième section, depuis chez la veuve Harris jusqu'à la baie Quinté, est encore aussi avantageuse qu'on peut l'espérer de la nature rocheuse du pays qu'elle traverse. La route choisie est du côté ouest de la rivière, et le choix paraît en avoir été fait avec jugement. La longueur de cette section est de bien près de neuf milles. Le niveau est de cent dix pieds et demi, et peut être franchi au moyen de neuf écluses ; la dépense est estimée à £96,309 19s. 8d.

La longueur totale que comprennent ces trois sections est de dix-huit milles et un quart. Le niveau à franchir est en tout de trois cent quarante deux pieds et trois quarts. Le nombre d'écluses est de vingt-neuf; et le coût total est évalué par M. Lyons à £225,304 3s.

J'ai fait une révision soignée de ces estimations, et je suis convaincu que M. Lyons n'alloue pas assez pour faire face aux difficultés qui devront se rencontrer dans l'exécution des travaux en contemplation.

J'ai pris les profils qu'il a fournis, calculé les quantités, et aux prix accordés par le bureau pour des travaux de même classe qui sont actuellement sous contrat, je trouve pour la

Première section.....	£ 65,455
Deuxième section.....	189,383
Troisième section.....	144,465
Total.....	£399,303

Cette somme ne comprend point l'indemnité des terrains qu'il est impossible d'estimer avec la moindre exactitude.

Il est inutile d'occuper votre attention des détails de cet aperçu, ou d'en faire voir les différences d'avec celui qu'a fourni M. Lyons; mais je ferai remarquer qu'une écluse de douze pieds d'élévation, de cent trente pieds d'aire, de trente trois pieds d'ouverture, et portant quatre pieds et demi d'eau sur les seuils, y compris les portes et les appareils complets de fonctionnement, est estimée par M. Lyons à £3,547, et par moi à £4,700.

D'après l'expérience des dernières six années quant au coût des écluses en pierre dans différentes parties de la province, je ne puis guère me tromper en disant qu'il est impossible de bâtir des écluses de la grandeur et de la description requise pour cette navigation, pour le prix établi par M. Lyons. Celles du canal Welland ont coûté au-delà de £6,000 chacune.

Je dirai donc pour conclure, qu'au meilleur du jugement que je puis me former de l'amélioration projetée du Trent, je suis d'avis qu'il faudra une appropriation de £400,000 pour en couvrir les frais, indépendamment de l'indemnité des terrains; mais quant à la première section, depuis les chûtes de Heely jusqu'à la Baie du Corbeau, il faut trouver une autre ligne que celle suivie par M. Lyons; et quant aux deux autres, l'on pourra trouver, avec un peu plus d'examen, quelques déviations de peu d'importance à faire dans la ligne, au moyen desquelles le canal ne pourra qu'y gagner sans occasionner plus de dépense.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

SAMUEL KEEFER,
Ingénieur, Travaux Publics.

A l'hon. Hamilton H. Killaly.

CORBOURG, 24 mars 1846.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente le résultat des études qui m'ont été confiées par ordre du bureau, de deux lignes de canaux, dont l'une pour relier le lac Rice à la baie de Quinté, et l'autre les eaux du lac Ontario à celles de la dite Baie.

En faisant rapport sur ces projets d'améliorations, il se présente plusieurs considérations, et j'ai pris tous les moyens en mon pouvoir pour arriver à une conclusion correcte.

A l'égard de l'ouvrage en premier lieu mentionné, il est évidemment très à désirer que les eaux du Trent puissent servir ; elles traversent un beau pays qui se couvre rapidement d'établissements, et qui, tous les jours, voit disparaître ses forêts pour faire place aux champs cultivés.

Dans les environs de la rivière du Corbeau l'on trouve d'immenses gisements de minéral dont l'exploitation n'est retardée que par le manque de moyens de transport ; et les habitants de cette contrée ont toujours été portés à croire que le gouvernement entretenait continuellement l'idée d'ouvrir cette ligne de navigation.

La longue ligne de communication par eau, en traversant en diagonale les deux districts de Colborne et de Newcastle, offre de grandes facilités pour le trafic et le commerce ; et comme l'année dernière j'eus à m'étendre au long sur les avantages qui doivent naturellement découler des améliorations faites sous la direction du bureau, je ne vois pas de nécessité, dans la présente occasion, de récapituler ces arguments, mais je vous renverrai tout simplement à la carte des deux districts, et elle vous fera voir au premier coup d'œil l'immense étendue de pays qui devra profiter de ces améliorations.

Je vais préparer et je vous enverrai aussitôt que possible mon rapport sur le chemin de Peterboro' à Asphodel, ainsi que les autres renseignements que le bureau me demande.

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

(Signé.)

JAMES LYONS.

Thomas A. Begly, écr.,
Secrétaire, Travaux Publics.

AMÉLIORATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

RAPPORT sur la praticabilité d'un canal à travers les terres pour relier à la Baie de Quinté la partie de la rivière Trent qui se trouve en haut des chûtes de Heely, en profitant des sections de la rivière qui sont maintenant navigables.

Les grandes objections qui se présentent dans tous les cas au barrage de la rivière au moyen de dames, particulièrement où le courant est fort, ont nécessité l'examen le plus soigné du pays situé entre les chûtes de Heely et la Baie du Corbeau. Les habitants m'ont enseigné une ravine que l'on a toujours crue praticable ; elle est indiquée sur le plan de cette section.

Dans l'espoir de trouver que cela était vrai, et sans m'occuper de la distance à parcourir, je commençai par tirer une ligne de nivellement, et à 33 chaînes 85 mailles, de la rivière, je trouvai un niveau de 11.76 pieds plus haut que le sommet de la dame, et à une distance de 1 mille, 42 chaînes et 59 mailles, le niveau s'est trouvé de 50 pieds plus élevé que le même point.

Il ne me resta plus alors qu'à retourner au lit de la rivière.

Les dessins indiqueront le plan que l'on se propose pour l'améliorer ; la dépense, suivant estimation, se montera à £46,255 10s. 5d., et cette amélioration ouvrira une navigation jusqu'à la baie du Corbeau sur une belle surface d'eau navigable, de pas moins de 10 pieds de profondeur dans son plus bas niveau ; la distance des chûtes de Heely à la Baie du Corbeau, en suivant le lit de la rivière, est de 1 mille, 35 chaînes et 40 mailles, et la différence de niveau à l'eau la plus basse, est de 79.246 pieds.

La section suivante, qui est dans les terres, s'étend de la Baie du Corbeau au débarcadère de Percy, distance de 8 milles, 69 chaînes et 29 mailles, avec une différence de niveau de 153.102 pieds ; la forme du terrain choisi convient admirablement, comme on peut voir par le profil ; les déblais et remblais ne sont pas considérables, mais auront à être pratiqués entièrement dans le roc solide. La dépense, suivant estimation, se montera à £112,738 12s. 11d.

Du débarcadère de Percy la rivière est rendue navigable au moyen de l'écluse des Rapides de Chisholm sur une distance d'environ 14 milles ; de là chez la veuve Harris, elle n'est point navigable, y ayant deux battures sur lesquelles il ne passe pas plus de $3\frac{1}{2}$ pieds d'eau, mais par l'amélioration mentionnée dans l'estimation de la troisième section qui suit, sa navigation sera complétée ; la distance probable est de 6 milles, 42 chaînes et 60 mailles.

La section de chez la veuve Harris au point près de l'embouchure de la rivière, où l'on avait d'abord proposé d'établir la première écluse, (en partie creusée de là vers la rivière,) sur une distance d'environ 7 milles, 77 chaînes et 30 mailles dans les terres, avec une différence de niveau de 110.472 pieds, coûtera, suivant estimation, £96,309 19s. 8½d., ce qui fera monter la dépense de l'amélioration, depuis les chûtes de Heely jusqu'à la Baie de Quinté, à £55,304 3s 0½d. et complètera la navigation depuis Peterboro jusqu'à l'embouchure du Trent en la rendant propre aux vaisseaux qui passent dans le canal Rideau.

Comme je l'ai fait remarquer déjà, la section qui comprend toute la route intérieure, ne saurait être plus avantageuse, eu égard à la forme du terrain et à sa direction,—elle traverse peu de cours d'eau, et il se trouve par hasard que la surface des plus considérables vient au niveau de la surface de niveau du canal, et qu'ils peuvent continuer à suivre leurs lits sans entraîner plus de dépense.

Lors du tracé définitif il sera possible d'effectuer quelques petites économies en déviant un peu en certains endroits de la présente ligne.

(Signé,)

JAMES LYONS.

ESTIMATION du coût probable de l'établissement d'un canal à travers les terres, pour relier la tête des chûtes de Heely à l'embouchure de la rivière Trent. — 40 pieds de large au fond, côtés perpendiculaires dans le roc, talus des levées, 2 X 1, écluses, 135 X 33 X 5.

PREMIERE SECTION—DES CHUTES DE HEELY A LA BAIE DU CORBEAU, EN SUIVANT LE LIT DE LA RIVIERE.

Description des travaux.	Quantité.	Prix d'unité	Montant.	Totaux.
	Verg.cub		£ s. d.	£ s. d.
Pilier d'entrée			180 1 0	
1 coffre à Heeley's, sans eau à pomper			44 0 0	
Excavation de roc dans les puits des écluses, etc.	30907	3s. 9d.	5795 1 3	
3 dames, 8, 8 et 7.25 pds. haut, avec glissoires—£1509 5s. ch.			4527 17 0	
1 digue en pierre, dans une ravine	380	5s.	95 0 0	
Murs de pierre aux écluses	4622	15s.	3466 10 0	
1 coffre à l'entrée de la baie du Corbeau, l'enlever et pomper l'eau			340 0 0	
2 écluses combinées, 10 pds d'élevation, portes, etc., compris			7027 0 0	
1 écluse simple, 14 pds d'élevation, portes, etc., compris			4174 0 0	
1 do 9 do do			3242 10 0	
1 do 14 do do			4174 0 0	
1 do 7.25 do do			3335 10 0	
1 do 8 do do			3431 10 0	
1 do 8 do do			3431 10 0	
Eau à pomper pour monter les portes d'écluses, etc			15 0 0	
			£ 43229 9 3	
Ajoutez 7 pour cent pour dépenses contingentes et imprévues			3026 1 2	
Longueur de cette section, 1 mille, 35 chaînes, 40 mailles. Différence de niveau, eaux les plus basses, 79,246 pds.				£ 46255 10 5

SECONDE SECTION—DE LA BAIE DU CORBEAU AU DEBARCADAIRE DE PERCY.

1 coffre à la baie du Corbeau et l'enlever, sans pomper			134 0 0	
1ER MILLE.				
Abattre 18 acres		£2	36 0 0	
Essoucher 6 acres		£10	60 0 0	
Déblai de surface, terre et pierres détachées	16800	1s. 3d.	1050 0 0	
Do do roc solide, passages compris	41359	3s.	6203 17 0	
Do des puits do	7757	3s. 9d	1454 8 9	
Do do terre et pierres détachées	1727	1s. 3d.	107 18 9	
Terrassements	7223	10d.	300 19 2	
Déblai sous eau de la baie du Corbeau	444	5s.	111 0 0	
				9458 3 8
2ND MILLE.				
Abattre 24 acres		£2	48 0 0	
Essoucher 8 acres		£10	80 0 0	
Déblai de surface, terre et pierres détachées	16829	1s. 3d.	1051 16 3	
Do do roc solide, passages compris	41184	3s.	6177 12 0	
Terrassement	14243	10d.	593 9 2	
				7950 17 5
3ME MILLE.				
Abattre 4½ acres		£2	9 0 0	
Essoucher 1½ acres		£10	15 0 0	
Déblai de surface, terre et pierres détachées	13422	1s. 3d.	838 17 6	
Do do roc solide, passage compris	6632	3s.	994 16 0	
Do des puits d'écluse, roc solide	2580	3s. 9d.	483 15 0	
Do de l'écluse, terre et pierres détachées	865	1s. 3d.	54 1 3	
Terrassements	36462	10d.	1519 5 0	
				8914 14 9

ESTIMATION—2ME SECTION.—(Continuation.)

Description des travaux.	Quantité.	Prix d'unité	Montant.			Totaux.		
			£	s.	d.	£	s.	d.
4EME MILLE.								
Abattre 3 acres		£2	6	0	0			
Essoucher 1 acre		£10	10	0	0			
Déblai de surface, terre et pierres détachées	15197	1s. 3s.	949	16	3			
Do do roc solide, passages compris	30803	3s.	4620	9	0			
Do des puits d'écluse, roc solide	4678	3s. 9d.	877	2	6			
Do d'une écluse, terre et pierres détachées	865	1s. 3d.	54	1	3			
Terrassements	30787	10d.	1282	15	10			
						7800	4	10
5EME MILLE.								
Abattre 24 acres		£2	48	0	0			
Essoucher 8 acres		£10	80	0	0			
Déblai de surface, terre et pierres détachées	15721	1s. 3d.	982	11	3			
Do do roc solide, passages compris	33047	3s.	4957	1	0			
Do des puits d'écluse, roc solide	6401	3s. 9d.	1200	3	9			
Do d'une écluse, terre et pierres détachées	2444	1s. 3d.	152	15	0			
Terrassements	9415	18s.	392	5	10			
						7812	16	10
6EME MILLE.								
Abattre 24 acres		£2	48	0	0			
Essoucher 8 acres		£10	80	0	0			
Déblai de surface, terre et pierres détachées	16800	1s. 3d.	1050	0	0			
Do do roc solide, passages compris	15107	3s.	2266	1	0			
Do des puits d'écluse, roc solide	6668	3s. 9d.	1250	5	0			
Do d'une écluse, terre et pierres détachées	1727	1s. 3d.	107	18	9			
Terrassements	36818	10d.	1513	5	0			
						6315	9	9
7EME MILLE.								
Abattre 15½ acres		£2	31	0	0			
Essoucher 5½ acres		£10	51	13	4			
Déblai de surface, terre et pierres détachées	13914	1s. 3d.	869	12	6			
Do do roc solide, passages compris	14242	3s.	2136	6	0			
Do des puits d'écluse, roc solide	6226	3s. 9d.	1167	7	6			
Do d'une écluse, terre et pierres détachées	1604	1s. 3d.	100	5	0			
Terrassements	19063	10d.	794	5	10			
						5150	10	2
8EME MILLE.								
Abattre 6 acres		£2	12	0	0			
Essoucher 2 acres		£10	20	0	0			
Déblai de surface, terre et pierres détachées	11060	1s. 3d.	691	5	0			
Do do roc. passages compris	24920	3s.	3738	0	0			
Terrassements	14666	10d.	611	1	8			
						5072	6	8
60.20 CHAINES.								
Abattre 9 acres		£2	18	0	0			
Essoucher 3 acres		£10	30	0	0			
Déblai de surface, terre et pierres détachées	18064	1s. 3d.	816	10	0			
Do do roc solide, terre et pierres détachées	21988	3s.	3298	4	0			
Do des puits d'écluse, roc solide	4310	3s. 9d.	808	2	6			
Do d'une écluse, terre et pierres détachées	1514	1s. 3d.	94	12	6			
Terrassements	20146	10d.	839	8	4			
Coffre à Percy, l'enlever et pomper l'eau			121	0	0			
						6025	17	4

ESTIMATION—2^{ME} SECTION.—(Continuation.)

Description des travaux.	Montant.	Totaux.
	£ s. d.	£ s. d.
ECLUSES, etc.		
Piliers pour les aiguilles	166 13 0	
1 écluse, 12 pieds d'élévation, portes comprises	3547 0 0	
1 do 12 do do	3547 0 0	
1 do 12 do do	3547 0 0	
3 do combinées, 36 pieds d'élévation, do	9107 10 0	
1 do simple 14 do do	3823 0 0	
1 do do 14 do do	3823 0 0	
1 do do 9 do do	2926 0 0	
1 do do 10.75 do do	3374 10 0	
1 do do 12 do do	3730 0 0	
1 do do 9.21 do do	2951 10 0	
		40533 3 0
PONCEAUX, PONTS, ETC.		
2 passerelles @ £57 chaque	114 0 0	
6 ponts-levis @ £600 chaque	3600 0 0	
Eau à pomper pour monter les portes d'écluses à Percy	15 0 0	
10 maisons d'éclusiers @ £160 chaque	1600 0 0	
		5329 0 0
Longueur de cette section, 8 milles, 69 chaînes, et 29 mailles		
Différence du niveau, 153.102 pieds.		

RECAPITULATION.

	Montant.	Totaux.
	£ s. d.	£ s. d.
1er mile	9458 3 8	
2nd do	7950 17 5	
3me do	3914 14 9	
4me do	7800 4 10	
5me do	7812 16 10	
6me do	6315 9 9	
7me do	5150 10 2	
8me do	6072 6 8	
69.29 chaînes	6025 17 4	
		59501 1 5
Ecluses, etc.		40533 3 0
Ponceaux, ponts, etc. etc.		5329 0 0
		£ 105363 4 5
Ajoutez 7 pour c. pour dépenses contingentes et imprévues.		7375 8 6
		£ 112738 12 11

ESTIMATION—3ME SECTION.

DE CHEZ LA VEUVE HARRIS A L'EMBOUCHURE DU TRENT.

Description des travaux.	Quantité.	Prix d'unité.	Montant.	Totaux.
	Verg.cub		£ s. d.	£ s. d.
1ER MILLE.				
Abattre et essoucher	Nant.			
Déblai de surface, pierres détachées	11808	2s. 6d.	1476 0 0	
Do roc solide, passages compris	1848	3s.	277 4 0	
Terrassements	8744	10d.	364 6 8	2117 10 8
2ND MILLE.				
Abattre 4½ acres		£2	9 0 0	
Essoucher 1½ acres		£10	15 0 0	
Déblai de surface, terre et pierres détachées	2397	1s. 3d.	149 16 3	
Do do roc solide, passages compris	629	3s.	94 7 0	
Do do terre	15681	6d.	392 0 6	
Terrassements	9643	10d.	4026 15 10	4688 19 7
3ME MILLE.				
Abattre 18 acres		£2	36 0 0	
Essoucher 6 acres		£10	60 0 0	
Déblai de surface, terre et pierres détachées	17185	1s. 3d.	1074 1 3	
Do do roc solide, passages compris	27353	3s.	4102 19 0	
Do des puits d'écluse, roc solide	3232	3s. 9d.	606 0 0	
Do do terre et pierres détachées	861	1s. 3d.	53 16 3	
Terrassements	37038	10d.	1543 5 0	7476 1 6
4ME MILLE.				
Abattre 18 acres		£2	36 0 0	
Essoucher 6 acres		£10	60 0 0	
Déblai de surface, terre et pierres détachées	17407	1s. 3d.	1087 18 9	
Do do roc solide, passages compris	26392	3s.	3958 16 0	
Do d'un puit d'écluse, roc solide	3878	3s. 9d.	726 11 3	
Do do terre et pierres détachées	861	1s. 3d.	53 16 3	
Terrassements	25469	10d.	1061 4 2	6984 6 5
5ME MILLE.				
Abattre 18 acres		£2	36 0 0	
Essoucher 6 acres		£10	60 0 0	
Déblai de surface, terre et pierres détachées	16693	1s. 3d.	1043 6 3	
Do do roc, passages compris	32085	3s.	4812 15 0	
Do des puits d'écluse, roc solide	5324	3s. 9d.	998 5 0	
Do do terre et pierres détachées	1605	1s. 3d.	100 6 3	
Terrassements	14398	10d.	599 18 4	7650 10 10
6ME MILLE.				
Abattre 18 acres		£2	36 0 0	
Essoucher 6 acres		£10	60 0 0	
Déblai de surface, terre et pierres détachées	16115	1s. 3d.	1007 3 9	
Do do roc, passages compris	21058	3s.	3158 14 0	
Do d'un puit d'écluse, roc solide	2525	3s. 9d.	473 8 9	
Do do terres et pierres détachées	861	1s. 3d.	53 16 3	
Terrassements,	30541	10d.	1272 10 10	6061 13 7

ESTIMATION—3^{ME} SECTION—(Continuation.)

Description des travaux.	Quantité.	Prix d'unité	Montant.	Totaux.
	Vgs. C.		£ s. d.	
7^{ME} MILLE.				
Abattre 18 acres	£2	36 0 0	
Essoucher 6 acres	£10	60 0 0	
Déblai de surface, terre et pierres détachées	18015	1s. 3d. 1125 18 9	
Do de roc solide, passages compris	30959	3s. 4643 17 0	
Terrassements	22054	10d. 960 11 8	6826 7 5
77.30 CHAINES.				
Abattre 7½ acres	£2	15 0 0	
Essoucher 2½ acres	£10	25 0 0	
Déblai de surface, terre et pierres détachées	13611	1s. 3d. 850 13 9	
Do de roc solide, passages compris	25964	3s. 3894 12 0	
Do des puits d'écluses, roc solide	15345	3s. 9d. 2877 8 0	
Do do do terre et pierres détachées	3379	1s. 3d. 211 3 9	
Terrassements	19384	10d. 807 13 4	
Déblai de roc sous eau	763	5s. 190 15 0	
Déversoir	717	7½d. 22 8 1½	
Coffre, l'enlever et pomper l'eau	177 0 0	9071 9 8½
ECLUSES, ETC.				
Piliers pour les aiguilles, etc.	156 13 0	
1 écluse, 12 pieds d'élévation, portes, etc., compris	4072 0 0	
1 do 12 do do	3547 0 0	
1 do 10 do do	3271 0 0	
1 do 14 do do	3824 10 0	
1 do 10 do do	3271 0 0	
2 do combinées, 14 et 12 pieds d'élévation, do	6605 10 0	
1 do simple 14 × 27 do do	3824 10 0	
1 do do 14 × 27 do do	3889 0 0	32461 3 0
PONCEAUX, PONTS, ETC.				
4 ponts levis, à £600 chaque	2400 0 0	
Un ponceau, 40 pieds d'ouverture	1435 0 0	
Aile de dame chez la veuve Harris, 792 × 2 haut	270 14 0	
Ouvrir la présente dame et enlever les cailloux	20 0 0	
Mur de pierre à l'île	..... 1610 à 5s.	.....	402 10 0	
1 dame au vieux moulin à scier, et enlever la vieille	850 0 0	
Pomper l'eau pour monter les portes d'écluse à l'embouchure de Trent	15 0 0	
8 maisons d'éclusiers à £160 chacune	1280 0 0	6673 4 0
Longueur de cette section, 7 milles, 77 chaînes, 30 mailles	£	
Différence de niveau, 110.472 pieds		

ESTIMATION—3ME SECTION—(Continuation.)

RECAPITULATION.

	Montant.			Totaux.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
1er mille	2117	10	8			
2nd do	4686	19	7			
3me do	7476	1	6			
4me do	6984	6	5			
5me do	7650	10	10			
6me do	6061	13	7			
7me do	6826	7	5			
77.30 chaines	9071	9	8½			
Ecluses, etc., etc.				50874	19	8½
Ponceaux, Ponts, etc., etc.				32461	3	0
				6673	4	0
				£	90009	6 8½
Ajoutez 7 pour cent, pour dépenses contingentes et imprévues					6300	13 0
				£	96309	19 8½

RESUMÉ DE L'ESTIMATION du canal intérieur, pour relier la tête des Chûtes de Heeley à l'embouchure de la rivière Trent.

	£	s.	d.	£	s.	d.
1re. section, des chûtes de Heeley à la Baie du Corbeau	46255	10	5			
2de. section, de la Baie du Corbeau au débarcadère de Percy.	112738	12	11			
3me. section, de chez la veuve Harris à l'embouchure du Trent.	96309	19	0½			
				£	255304	3 0½

Il n'y a rien d'alloué pour le génie, la surintendance des travaux, ni pour l'indemnité des terrains.

(Signé,)

JAMES LYONS.

R É P O N S E

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, en date 3 du courant, demandant à Son Excellence de faire mettre devant la Chambre, " Copie du Rapport de Walter Shanly, " Ecuyer, fait en Mars dernier, sur la Vallée de l'Ottawa."

Par Ordre,

T. LEE TERRILL,

Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

Toronto, 9 Juin 1857.

(Copie.)

TORONTO, 4 mars 1857.

Monsieur,—C'est le 19 septembre dernier que je reçus de vous instruction de faire une exploration préliminaire dans l'intérieur de la vallée méridionale de l'Ottawa, à partir du lac des Chats, sur cette rivière, à aller à quelque point propice pour un havre sur la Baie Georgienne.

On me disait que l'exploration devait être faite dans la vue de constater les facilités qui existent pour la construction d'une ligne artérielle de chemin de fer à travers le cœur même de la vallée, aussi bien que dans le but d'obtenir des renseignements généraux sur ce qui, sous le rapport du sol, du bois, etc., caractérise les forêts presque inconnues qui s'étendent de la limite occidentale du comté de Renfrew à la côte orientale de la Baie Georgienne. Quant au point de départ sur l'Ottawa et au point d'arrivée sur le lac Huron, le choix m'en avait été laissé entièrement.

Après avoir passé ce que l'on appelle " la ligne du nouveau district," qui fait actuellement la limite occidentale de Renfrew, le territoire par où passe la ligne d'exploration, à part les opérations des commerçants de bois qui se font sur les rivières Bonnechère et Madawaska, peut être considéré comme un vaste désert non habité. C'est pourquoi, vu la saison avancée où je reçus mes instructions, je n'ai pas cru prudent d'entreprendre de faire une étude régulière et systématique de chemin de fer, en prenant partout le niveau, etc., car le temps que cela m'aurait pris nécessairement m'aurait engagé dans une campagne d'hiver, dans une région où chaque livre de provisions, d'équipement de camp, etc., nécessaires à l'entretien du personnel de l'exploration, aurait eu à être transportée à

dos d'hommes, à mesure que nous aurions gagné l'intérieur; il aurait aussi fallu nous précautionner de provisions pour notre retour, après l'ouvrage fini, et si l'on considère que nous nous serions trouvés alors en plein hiver, à une grande distance à l'intérieur, éloignés de plusieurs longs jours de marche pénible des établissements les plus près, l'on comprendra, surtout après les fatigues de la campagne, que ce retour n'était pas ce qu'il y avait eu de plus facile à opérer. Je considérai aussi que le but principal de l'exploration devait être de reconnaître quelle espèce de pays nous avons dans ce territoire qui est le seul qui ne soit encore connu dans le Haut-Canada, en deçà de la 46^e parallèle, tandis que les frais d'une étude régulière, faite à tous hazards, dans une région inconnue, pourraient très bien se différer, puisque du résultat de la première reconnaissance doit dépendre presque entièrement l'opportunité de la construction du chemin. Sous ces circonstances, je me décidai donc, comme je l'ai déjà fait savoir aux commissaires par ma lettre du 2 octobre, à borner mes premières opérations à une reconnaissance générale du district à explorer, dont les limites et l'étendue peuvent se décrire comme suit:—

La ligne occidentale du comté de Renfrew, telle que mentionnée plus haut sous la désignation de "ligne du nouveau district" forme la frontière orientale de cette étendue de pays non explorée. La Baie Géorgienne, de l'emboûchure de la rivière Severn à celle de la rivière Française, la borne à l'ouest. Du côté du sud, elle s'étend jusqu'à la ligne de profondeur de la double rangée de comtés qui donnent sur le lac Ontario, tandis qu'au nord son contenu est défini par la rivière Française, le lac Nipissing, le Matawin et l'Ottawa.

Ceux qui désirent avoir une idée de l'étendue du territoire renfermé dans les bornes décrites ci-dessus, qui forment à peu près un parallélogramme d'environ 160 milles de long sur 90 milles de large, comprenant en nombres ronds quelque chose comme 15,000 milles en superficie, ou environ dix millions d'acres, devront consulter la carte du Canada qui accompagne ce rapport.

En faisant rapport sur l'achèvement des travaux de cette exploration telle que j'ai cru à propos de la faire, je donnerai, avec votre permission, le mode d'opération que j'ai adopté pour accomplir les vœux des commissaires, avant d'entrer dans le détail des faits qui ont été mis au jour.

Le choix d'une première ligne d'exploration que l'on fait ainsi à travers la forêt doit nécessairement se faire au hasard, au moins jusqu'à un certain point; et celui que l'on a fait pour guider les explorations dans ce cas-ci a probablement le même mérite de présenter en moyenne le même aspect qui caractérise le pays sauvage dont on a voulu faire la reconnaissance, que tout autre plan qu'on aurait pu choisir de cette manière. On a tracé autant que possible notre ligne dans le centre du district en question, et elle suit en outre les vallées des deux plus grandes rivières, la Bonnechère et le Maganatawan, qui reçoivent les eaux des hauteurs des terres du pays pour les transporter d'un côté, à l'est, vers l'Ottawa, et de l'autre côté, à l'ouest vers le lac Huron.

Je divisai l'ouvrage en deux sections, et je confiai la moitié ouest à Mr. B. W. Gossage, et la moitié est à M. Duncan Sinclair, arpenteurs, deux hommes que je savais très habiles dans les explorations du bois, et je ne puis dire autrement qu'ils se sont montrés à la hauteur des difficultés qu'ils ont eues à rencontrer dans l'exploration.

En leur donnant mes instructions sur le cours qu'ils auraient à suivre chacun, je choisis "Byng Inlet, (l'emboûchure de la rivière Maganatawan), comme point de départ de la Baie Georgienne, et le confluent de la Bonnechère et de l'Ottawa pour celui d'où devait partir le parti de l'est. Le grand lac Opéonga, situé au centre du district, fut désigné comme point de ralliement où devaient se rejoindre les deux partis.

Vers la fin de septembre, on avait formé deux bons partis composés chacun d'environ treize hommes, presque tous voyageurs de la caste des métis, et le 9 d'octobre celui de M. Gossage prit le bois à Byng Inlet. Le lendemain l'autre parti, M. Sinclair en tête, commençait ses opérations à l'extrémité est de la ligne.

On s'attendait des deux côtés à arriver au lieu du rendez-vous vers le milieu de décembre; et ce fut le 12 du mois que le parti de l'ouest, selon qu'il l'avait calculé, arriva juste à l'endroit qu'il avait eu en vue, à l'extrémité méridionale du lac Opéonga, après avoir parcouru au-delà de 112 milles. L'autre parti n'y parvint que le 17, étant alors à son 95e mille, ce qui donne une distance entière, le plus approximativement possible, de deux cent huit milles d'une eau à l'autre. Voilà donc qu'une ligne bien apparente a été tirée à travers la forêt, des eaux de l'Ottawa à celle du Lac Huron, avec des poteaux plantés et numérotés à tous les milles.

Pour décrire le caractère de la route, je commencerai par son extrémité orientale en allant à l'ouest.

Les premiers quarante-trois milles, à partir de l'embouchure de la rivière Bonnechère se trouvent dans le comté de Renfrew, et passent à travers un pays tant soit peu habité. On y trouve d'excellentes terres propres à l'agriculture tout le long et dans le voisinage de la rivière qui présente de magnifiques pouvoirs d'eau, surtout aux cascades ou chutes, distantes de trois à douze milles les unes des autres, et d'une hauteur de 25 à 90 pieds, les espaces entre les chutes ou rapides étant généralement à peu près de l'eau morte d'une profondeur de six à dix pieds. La dénivellation entière de la rivière dans les limites du comté (48 milles) est d'environ 290 pieds.

Passé la ligne du comté, au lac "Doré," on entre sur le territoire non-exploré, et les terres continuent d'être bonnes et de niveau jusqu'au 45e mille; de là jusqu'au lac Rond, distance de 8 milles, les terres sont basses et marécageuses, et rien sur les deux côtés n'indique dans le voisinage un changement pour le mieux.

Du lac Rond, pour environ 20 milles, jusqu'au 73e de la route, l'on passe sur une plaine stérile, aride et sablonneuse—poussée de pin rouge—et laissant voir par ci par là d'immenses blocs de rocher dont la tête est sortie du sol. Au sud de cette partie de la ligne d'exploration, il se rencontre des étendues isolées de bon bois franc au milieu de hautes éminences escarpées qui dominent le contour du pays dans cette direction; mais au nord M. Sinclair le décrit comme sablonneux, rocheux, et montagneux, avec à peine un arbre ou un animal vivant épargné par le feu de l'été dernier.

Au 72e mille, la Bonnechère prenant une déviation nord, la ligne quitte la vallée de la rivière et continue sa course à l'ouest vers l'extrémité sud du grand lac Opéonga, dont les eaux se déchargent dans l'Ottawa par la rivière Madawaska.

Les premiers dix-sept milles, après avoir quitté la vallée de la Bonnechère, c'est-à-dire, du 72e au 89e mille, passent sur un terrain inégal et montagneux.

Du côté nord on voit s'étendre d'immenses forêts en pin rouge, vers la vallée de Pettawawa et la source de la Bonnechère. La même espèce de bois, d'une crue magnifique, abonde pareillement du côté sud.

Depuis le 89e mille jusqu'au lac, six milles, le pays continue d'être accidenté, mais la forêt prenant un caractère plus marqué de bois franc, indique que non loin de là le sol s'amende; cependant, il est encore raboteux et rocheux, et on ne saurait dire qu'il est invitant pour le colon qui veut se livrer à l'agriculture.

Au 95e mille finit la division est de l'exploration dont, comme je l'ai déjà dit, les premiers quarante-trois milles se trouvent dans les limites de la "civilisation," et dans une magnifique étendue de terres très fertiles; on peut résumer comme suit le caractère des cinquante-deux autres milles :—

Du 43e au 45e mille, terrain assez de niveau.....	2 milles.
Du 45e au 53e do do bas et marrécageux.....	8 do
Du 53e au 72e do do aride et rocheux, plaine de pin rouge.	19 do
Du 72e au 89e do do escarpé et montagneux; presque tout en pin.....	17 do
Du 89e au 95e do do escarpé et montagneux; bois mêlé.	6 do
	52 milles.

Donc en moyenne, cette section de la vallée de l'Ottawa, telle qu'indiquée par cette ligne d'exploration, n'est pas propre aux établissements. Au nord de la ligne, il ne faut non plus rien chercher de mieux que cette moyenne ainsi obtenue : Les terres qui bordent la rivière Ottawa même, ainsi que celles qui appartiennent à la vallée immédiate du Pettawawa, toutes bien connues, étant presque parfaitement de la même nature que celles de la route qu'a suivie plus à l'intérieur M. Sinclair. L'on a trouvé pareillement la même moyenne sur une distance assez considérable du côté sud de la ligne; et il ne peut y avoir le moindre doute que la nature plus féconde du sol, etc., que l'on rencontre occasionnellement plus à l'intérieur, vers la source de la branche York du Madawaska, par exemple, doit être considérée comme l'exception plutôt que comme la règle, en faisant l'esquisse de la topographie générale de cette section du pays.

En revenant, M. Sinclair fit un long détour vers le nord, en traversant jusqu'à l'extrémité supérieure du grand lac Opéonga, et de là en gagnant la source de la Bonnechère, d'où il suivit le cours de cette rivière jusqu'au point où il l'avait quittée sur la ligne principale d'exploration, savoir : au 72e mille. Il dit que les traits les plus saillants du pays, dans le haut de la rivière, ne diffèrent point de ceux que l'on rencontre plus à l'intérieur; la principale richesse de ce district, qui, sous ce rapport, n'est pas peu considérable, consistant surtout en de magnifiques forêts de pin rouge.

Pour décrire la route depuis le lac Opéonga jusqu'au lac Huron, je continuerai de compter les milles de l'est, en prenant le 113e mille de la Baie Georgienne pour la 96e de l'embouchure de la Bonnechère.

Ici, en gagnant à l'ouest, on aperçoit un grand changement dans la nature du pays, et en approchant du point où les eaux commencent à couler dans la direction que nous suivons, le domaine du pin rouge est visiblement sur son déclin, tandis que le pin blanc et ces espèces de bois franc, telle que le hêtre, l'érable et l'orme, qui indiquent ordinairement de "bonnes terres," commencent à prendre graduellement la prééminence.

Du 95e au 118e mille, la surface du pays est rude et onduleuse, coupée par de fréquentes chaînes de roche et de profonds vallons, ou parsemée de grands monticules "pain de sucre," du sommet élevé desquels l'on peut voir dans toutes les directions, aussi loin que l'œil peut porter, l'immense étendue de la forêt. Avec quelques pièces de bonne terre par ci par là, le sol est généralement sablonneux et peu profond. Le bois est mêlé de bois franc et de pin blanc, beaucoup de ce dernier étant de bonne qualité.

La hauteur des terres qui divise les eaux tributaires de l'Ottawa de celles dont

le cours se fait à l'ouest, est traversée au 118e mille de l'embouchure de la Bonnechère, à cent milles de la Baie Georgienne.

Entre le 118me et le 150e mille, la ligne traverse 32 milles de ce que l'on peut appeler de bonnes terres ; cependant le roc s'y fait voir par ci par là en chaînes bien prononcées. Le sol est une profonde argile sablonneuse, avec des marques, d'espace en espace, d'un sous-sol riche. Le bois se compose principalement de bois franc d'une grande crue, hêtre, érable et orme mais mêlé toutefois d'une quantité considérable de beau pin blanc. Des explorations latérales, que l'on a poussées à quelque distance de chaque côté de la ligne du centre, semblent établir l'existence d'une large lisière de terre propre aux établissements dans cette partie du territoire non-exploré.

Vient ensuite une étape d'environ neuf milles, qui nous mène au poteau du 159e mille, sur une surface ondulée ; le sol y est très bon et se compose d'une profonde marne sablonneuse avec un fonds de glaise. Le bois consiste en hêtre, érable, orme et bois de fer. Ici aussi les explorations latérales ont eu des résultats satisfaisants, et elles indiquent, au nord et au sud, à peu près les mêmes apparences favorables qui se rencontrent sur la ligne directe.

Au 158e mille, la rivière " Distress " tombe dans le Maganatawan du côté nord. On l'a explorée jusqu'à environ huit milles en la remontant, et l'on a trouvé qu'elle arrosait une belle plaine de terrain d'alluvion.

Du 159e au 178e mille, le terrain est d'une nature raboteuse et rocheuse, avec presque partout une couche peu considérable de terre légère et sablonneuse. Le bois est mêlé de bois franc et de pin ; on y rencontre par ci par là de petits intervalles de terrain assez bon, et du bois de la dernière espèce en grande quantité et de belle crue.

Du 178e au 198e mille.—Ces vingt milles ressemblent beaucoup à la section qui précède, mais l'aspect en est encore infiniment plus rude. Des intervalles de bon pin, rouge et blanc, relèvent cependant l'âpre aspect du pays.

Les derniers dix milles de la route, depuis le 198e mille jusqu'à l'embouchure de la rivière, se décrivent en peu de mots. Le pays est rocheux, souvent de granit plat et nu, et partout parfaitement aride, sauf par ci par là quelques touffes de pins rabougris, d'épinette rouge, etc.

L'aperçu que j'ai donné du caractère de la division occidentale de l'exploration peut se résumer en six subdivisions, comme suit :—

1o.—Du 95e au 118e mille.	Surface raboteuse, ondulée et rocheuse ; sol sablonneux ; bois mêlé, un peu de bon pin blanc...	23 milles.
2o.—Du 118e au 150e mille.	Beaucoup de bon bois franc.....	32 do
3o.—Du 150e au 159e mille.	Très bon bois franc.....	9 do
4o.—Du 159e au 178e mille.	Raboteux, ondulée et rocheux ; bon bois mêlé, et sol très léger.....	19 do
5o.—Du 178e au 198e mille.	Très raboteux et rocheux, peu de sol ; un peu de bien bon pin.....	20 do
6o.—Du 198e au 208e mille.	Parfaitement aride.....	10 do

Distance totale en milles du Lac Opéonga à la Baie Georgienne.. 113 milles.

Toute cette région est coupée et semée de nombreux lacs et cours d'eau, la

la plupart encadrés dans le roc, et dont les eaux, ainsi que je l'ai dit, s'écartent vers l'Ouest sur la distance des derniers cent milles de la route.

La première et la quatrième de ces subdivisions, qui forment ensemble une longueur de quarante-deux milles, présentent absolument le même caractère ; on y rencontre sans doute, comme par exception, des étendues de terres probablement bonne, mais sur le tout, elles ont un aspect hardi, raboteux et rocheux. Le pin blanc y abonde tant soit peu, et il est d'une bonne grandeur et de bonne qualité.

La seconde et la troisième sections, qui comprennent une largeur, de l'est à l'ouest, de quarante-et-un milles, traversent une étendue de terre bien divisée et bien arrosée, dont une grande partie est très bonne, et qui dans la direction du nord-ouest est assez bien établie jusque dans les environs du lac Nipissing et de la rivière Française ; du côté sud et sud-est, on peut dire qu'elle s'étend jusqu'aux eaux du Muskoka. Ces limites donnent donc à cette *Oasis* une longueur d'environ 85 milles, du nord au sud, lui faisant embrasser une aire de quelque deux millions et un quart d'acres de terre.

Je suis porté à assigner ces limites à cette belle étendue de pays par certaines observations que j'ai pu faire en explorant moi-même la rivière Française, vers les sources de laquelle on rencontre des terres d'érable tout près de ses bords rocheux du côté sud. J'ai aussi remonté une grande rivière, le Nanamatagolins qui tombe dans l'angle sud-est du lac Nipissing, et non loin de son embouchure j'ai trouvé que les terres commençaient à prendre une apparence cultivable, et s'amélioreraient davantage à mesure que je montais ; j'apprends aussi de M. Murray, l'assistant géologue, qui a exploré cette rivière jusqu'à sa source, que la vallée présente en général d'un bout à l'autre de bonnes terres à bois franc, et que ses eaux supérieures vont presque joindre celles du Maganatawan et de ses tributaires, approchant probablement de très près cette branche de la dernière rivière que j'ai désignée sous le nom de "Distress."

Pour donner à cette étendue de pays la rivière Muskoka comme sa limite probable du côté du sud, je me suis guidé d'après les renseignements que j'ai puisés dans les notes d'une exploration qui a été faite le long de la vallée, il y a quelques années, par M. Robert Bell, A. P., qui rapporte que les terres, bordant la partie de cette rivière qui peut correspondre au développement dans cette direction de la large lisière que l'on a décrite comme bonne sur la ligne explorée par mon assistant, M. Gossage, présentent un bel aspect.

On ne saurait dire beaucoup de bien des cinquième et sixième sections qui forment les trente derniers milles de la route. Une fois que le pin blanc et le pin rouge de bonne qualité, que l'on trouve en petite quantité sur la première de ces deux subdivisions, auront été triés, il ne restera plus que le sable sec et aride, ou le granit dur et nu. Les derniers dix milles passent entièrement dans les roches granitiques dont se compose la côte escarpée et hardie de la Baie Georgienne, depuis l'embouchure de la Severn en montant, et où je pénétrai jusqu'à une certaine distance à l'intérieur, par deux endroits différents, en outre du lieu où passe la ligne d'exploration qui part de l'embouchure du Maganatawan à Frankland Inlet, plus au sud, et à la rivière Française, plus au nord. Toute la frontière, d'une largeur de vingt à trente milles, peut être décrite comme un pays tout à fait sans espérances—stérile et désolé au dernier degré, et destiné, quels que soient les changements que l'industrie humaine puisse graduellement opérer à l'intérieur, à conserver pour toujours son caractère repoussant, et à rester éternellement le repaire peu enviable des reptiles dangereux

qui y fourmillent en paix sur sa surface gelée et impénétrable, tels que la couleuvre, le serpent à sonnettes et la vipère jaune, dont la morsure est mortelle.

J'ai calculé plus haut que la région de territoire non-exploré pouvait former une aire de dix millions d'acres ; mais, comme le pays est parsemé partout de lacs et d'étangs, et coupé par des rivières et des criques sans nombre, on peut en toute sûreté donner un dixième de cette surface comme n'étant composé que d'eau.

Il restera donc neuf millions d'acres que l'on peut appeler *terre*, et que je classe ainsi à tous hasards :—

Terres à pin rouge	2,000,000 d'acres.
Frontière aride, de roche granitique.....	1,500,000 do
Lisière de bonne terre à l'intérieur	2,000,000 do
District montagneux, rocheux et raboteux, avec un peu de bonne terre : bois franc et pin blanc.....	3,500,000 do

Si à ces immenses étendues de terre que M. Sinclair décrit comme occupant la vallée de la Bonnechère et du Pettawawa, et s'étendant vers le sud jusqu'au Madawaska, l'on ajoute la marge de l'Ottawa du Matawin et de la rivière Française, où l'on ne voit pousser d'autre espèce de bois, je ne crois pas sortir des bornes de la réalité en donnant au domaine du pin rouge une étendue de deux millions.

Je n'exagère point non plus l'étendue de cet autre district encore plus stérile qui est assigné au granit, en la portant à un million et demi d'acres, et je suis sûr que tout voyageur qui l'a parcouru, depuis la Severn le long de la côte lugubre de la Baie Georgienne, de là en remontant la rivière Française, passant par le lac Nipissing, et descendant le Matawin et l'Ottawa, sur une frontière de pas moins de cent quatre-vingt milles, en conviendra s'il y a fait attention.

La lisière de "bonne terre" qui traverse l'intérieur du district, du nord au sud, est donnée ci-dessus comme bonne *partout* ; c'est faire trop libéralement la bonne part des qualités d'un pays "sauvage," même dans les sections les plus favorisées de la province. Je déduirai donc, pour arriver à une dernière estimation plus juste de la quantité probable de terre "propre aux établissements," un cinquième de ces deux millions d'acres, (un dixième de la lisière ayant déjà été déduit pour sa surface d'eau,) comme pourcentage possible de ce qu'ils peuvent contenir de mauvaise terre.

D'un autre côté, les trois millions et demi d'acres qui sont mis de côté comme formant les districts montagneux, rocheux et raboteux, boisés de bois franc et de pin blanc,—surface qui forme l'aspect le plus saillant du territoire,—comprennent quelques étendues isolées de bonne terre dont la superficie totale, donnée à tout hasard, peut être d'un cinquième du tout, ou de 700,000 acres, qui, ajoutés aux 1,600,000 restants, déduction faite d'un cinquième de la superficie de la lisière, nous donnent un nombre rond de deux millions et un quart d'acres de terre propre aux établissements dans la vallée de l'Ottawa et de la Baie Georgienne,—environ un quart de la superficie entière de cette seule portion encore inexplorée du Haut-Canada, située au sud des régions du lac Nipissing.

J'ai essayé plus haut de faire la description fidèle de l'aspect général du pays, tel que j'en ai pu juger d'après les différentes lignes d'exploration que l'on y a tirées, et je crois que la forme qui a été suivie pour donner les renseignements voulus approche autant que possible de la réalité du caractère principal de cette section de la province.

La conclusion que je suis porté à tirer du résultat de l'exploration est—que les vallées de l'Ottawa et de la Baie Georgienne ne sont pas un district vers lequel on puisse diriger l'émigration rapidement par aucun nouveau procédé de colonisation, avec le moindre espoir de réussir dans une entreprise aussi hasardeuse. Au contraire, il est certain que toute tentative pour former un établissement en opposition aux lois naturelles qui gouvernent la colonisation de tous nouveaux pays aussi rudes et inaccessibles que celui-là, ne serait suivie d'aucun résultat et plongerait en même temps dans des souffrances et une misère incalculables les premiers colons qui auraient eu pour sort de jouer le rôle de pionniers. La civilisation de cette partie de notre domaine public devra nécessairement être le résultat de la même patience et du même travail opiniâtre que l'on a eu à montrer pour convertir les montagnes hérissées du New Hampshire et du Vermont en friches et en pâturages.

Le pays abonde en excellent pin que, sans aucun doute, on ira exploiter avec le temps, pour l'apporter au marché. A mesure que l'on coupera et que l'on enlèvera le bois, on remarquera les localités qui sont propres à l'agriculture et l'on s'en assurera. C'est ainsi que les établissements suivront les traces du commerce de bois, et il ne faut trop restreindre les droits du squatter qui ira défricher et cultiver quelque point de terre avant que la division des townships ou le bornage des lots n'aient été faits. Le terrain que l'on a donné ci-dessus comme propre aux établissements est de bonne terre à blé ; le pays est partout bien arrosé ; salubre au suprême degré ; et, enfin, propre et conséquemment destiné à maintenir sinon une population bien dense, dans tous les cas une population vigoureuse et intelligente.

Je ne doute aucunement que le commerce qui viendra à se développer dans cette section du Canada devra suivre le cours du grand fleuve de l'Ottawa ; car, bien que l'embouchure de la rivière Maganatawan (Byng Inlet) et de quelques autres rivières plus petites qui se déchargent dans la Baie Georgienne, pourraient être converties en havres pour le chargement du bois—et elles le seront—le caractère inhospitalier de la côte en fera plutôt éviter que rechercher les rades rocheuses, une fois que ce genre de trafic passager aura commencé à décliner. Aussi longtemps donc que le commerce sera d'un caractère purement local, il devra avoir ses principaux débouchés de l'intérieur du district par le côté de l'est ; mais lorsque les bâtiments des lacs Michigan et Huron pourront avoir accès jusqu'au lac Nipissing, il pourra s'établir alors un commerce avec l'ouest et le nord-ouest qui se frayera une route par voie ferrée à travers le cœur de la vallée de l'Ottawa, dont la meilleure partie, que j'ai décrite dans ce rapport, est d'un facile accès des deux points de la côte sud-est de cette magnifique masse d'eau. Il viendra un temps où l'on verra surgir de florissantes villes à l'embouchure de la rivière Nanamatagolins qui monte presque en plein sud du lac, et sur une magnifique baie qui est un peu plus au nord et qui forme l'entrée d'une autre rivière que les sauvages du lac Nipissing appellent "Wissi-Wassing."

Sous le point de vue géographique, si l'on soulève la question du climat, il est à remarquer que l'extrémité la plus septentrionale du territoire non-exploré est au moins d'un demi degré plus au sud que la latitude de Québec, la plus grande partie de sa superficie étant comprise entre les 46e et 45e parallèles, lignes qui bornent quelques-uns des districts les plus peuplés et les plus fertiles du Bas-Canada, comme, par exemple, le comté de Terrebonne, au nord, et le comté de Beauharnois, au sud. Il n'y a donc aucune raison de craindre que le climat ne s'interpose comme une barrière insurmontable à l'établissement de ce pays qui, sous les autres rapports, paraît assez propice. Mais il faut

dire en même temps que les résultats de certaines observations thermométriques que l'on a faites cet hiver, tant dans l'intérieur que sur la frontière septentrionale, me portent à croire que les froids extrêmes s'y feront probablement plus sentir que dans le district de Montréal, différence qui peut être due à la plus grande élévation de la première de ces deux sections de la province sur l'autre. M. Sinclair rapporte que le 18 décembre, le thermomètre est descendu à 34° au-dessous de zéro (Fahrenheit), au grand lac Opéonga, à environ mille pieds au-dessus du niveau de la mer, tandis que dans le haut de la rivière Matawan, à une latitude d'environ 46° 20', et à une élévation moyenne de 640 pieds, le mercure est plus d'une fois descendu au point de sa congélation, à 39° au-dessous de zéro.

Il est difficile dans un camp que l'on est obligé de transporter si souvent d'un lieu à un autre, de tenir un journal d'observations météorologiques avec toute l'exactitude nécessaire pour leur donner une bien grande valeur, surtout si l'on ajoute à cette difficulté l'imperfection des instruments dont étaient pourvus pour cet objet les partis d'exploration de l'Ottawa. La moyenne des observations faites à quatre différens endroits, approche cependant assez de l'exactitude pour garantir la conclusion que le froid est excessif dans cette région. Mais il ne faut pas oublier qu'à la fin de décembre et presque tout le mois de janvier, la température a été par toute la province bien plus rigoureuse que la moyenne de nos hivers.

J'ai dit au commencement de ce rapport que je n'avais pas cru prudent, dans une saison aussi avancée que celle où l'on a commencée l'exploration, d'entreprendre de faire une étude aussi soignée que celle qu'on fait ordinairement pour le "tracé" d'un chemin de fer. Cependant, avant de conclure mes remarques sur le caractère général du pays, je me permettrai de dire en termes généraux quelque chose de sa configuration, au point de vue de la construction d'un chemin de fer:

Le niveau du lac des Chats, dans lequel se décharge la rivière Bonnechère, est à peu près le même que celui du St. Laurent en bas du lac des Mille-Iles; c'est à dire, 225 pieds au-dessus de la marée à Trois Rivières.

L'élévation du lac Huron est de 572 pieds au-dessus du même plan de niveau. La hauteur extrême, de l'extrémité orientale de la ligne d'exploration à son extrémité occidentale sur la Baie Georgienne, est donc de 347 pieds; la distance est de 208 milles.

M. Sinclair m'a fourni, pour constater l'ascension sur la division est de la route, des données d'après lesquelles il appert que le grand lac Opéonga est de 800 pieds plus élevé que celui des Chats, 1025 pieds au-dessus de la mer, et 453 pieds au-dessus du lac Huron.

Je n'ai pas par devers moi les moyens de faire une estimation correcte de la hauteur du faite qui se trouve traversée par la ligne, à environ 12 milles à l'ouest d'Opéonga, mais d'après ce que je puis voir, elle n'excéderait pas celle de ce lac de plus de 125 pieds; ar, à ce compte, nous avons une élévation maximale de 1150 pieds au-dessus de la marée, à un point à peu près à mi-distance entre le lac des Chats et la Baie Georgienne, donnant, pour les premiers 108 milles en allant à l'ouest, une dénivellation de 925 pieds à racheter, et une descente, de là à l'extrémité occidentale, de 578 pieds sur 100 milles. Si ces différens niveaux se trouvent distribués avec une régularité qui approche tant soit peu la moyenne, ils ne sont pas d'un caractère à faire désespérer de la praticabilité d'un chemin de fer.

La ligne suit généralement la même direction que le cours des principales rivières, en sorte que le développement des ponts ne saurait être considérable.

Les petits lacs, monticules et ravins qui se rencontrent en si grand nombre à l'ouest du lac Opéonga, nécessiteront sans aucun doute beaucoup de courbes ; mais sur le tout, il y a tout lieu de croire à la possibilité de faire, sans s'éloigner essentiellement de la ligne d'exploration que l'on a tirée, un chemin de fer irréprochable sous le rapport des pentes et des courbes, depuis le lac des Chats jusqu'à ce point de l'intérieur où commence, comme je l'ai dit, à environ 50 milles de Bying Inlet, le district raboteux et rocheux qu'on rencontre au-delà de la "lisière de bonne terre," et quant au coût d'une telle ligne, on peut dire en toute sûreté qu'il n'aura pas besoin d'excéder la moyenne à laquelle nous devenons habitués en Canada, à mesure que nous vieillissons dans l'expérience des chemins de fer : c'est à dire qu'il pourra être d'environ quarante mille piastres par mille. Plus loin que ce point, qui se trouve près du confluent de la rivière Distress et du Maganatawan, le *Public* n'aura jamais le moindre intérêt à y faire un chemin de fer. Le Maganatawan est navigable jusqu'à cinq milles de son embouchure, pour les vaisseaux de la capacité qui pourrait convenir au transport du bois aux différents ports du lac Michigan, où cet article de commerce sera toujours en demande illimitée, et il n'y a aucun doute qu'un jour ou l'autre une grande quantité de pin de la région que je viens de décrire ne se fraye un débouché vers les marchés de l'ouest ; mais ceux qui s'embarqueront dans cette exploitation sur la triste côte de la Baie Georgienne, auront à taxer leurs ressources et leur ingénuité pour trouver le moyen de transporter leur bois de l'endroit où ils l'abatront, à travers le banc de granit plat et nu qui le sépare du lieu d'embarquement dans les baies ou les anses du lac.

Qu'un chemin de fer traverse un jour le cœur de la vallée de l'Ottawa et de la Baie Georgienne, n'est guère problématique pour moi, et je suis pareillement convaincu que ce sera par ce chemin qu'on commencera la construction d'un grand chemin de fer continental qui, un jour ou l'autre, s'il n'existe point d'obstacles naturels pour en arrêter le développement, ira parcourir d'un bout à l'autre la rive nord du lac Supérieur, et pénétrer dans les belles plaines que l'on dit s'étendre le long de la vallée du Saskatchewan. C'est au Sault Ste. Marie, cependant, que devra aboutir d'abord un grand chemin de fer du nord ouest ; car c'est là un point qui peut encore devenir un entrepôt pour le commerce du nord ouest, qui prendrait la route du Canada pour se rendre plus promptement à l'Océan Atlantique, aussi important que l'est aujourd'hui le Détroit pour le commerce en partie développé des prairies de l'ouest.

J'ai fait moi-même la reconnaissance du pays qui borde le lac Nipissing, et je suis en état d'assurer que ses côtés orientale et septentrionale forment un magnifique plateau. A l'ouest du lac, les explorations qu'y a récemment faites M. Salter, semblent donner à entrevoir l'existence d'une vallée passablement plane qui s'étend en arrière des montagnes de LaCloche, du côté du lac Supérieur ; ce qui fait qu'on peut avoir raison de croire à la praticabilité d'une route qui mènerait à quelque point du chenal étroit qui sert de décharge aux eaux de cette grande mer d'eau douce dans le lac Huron. Une fois cette question décidée, on aura d'une manière certaine la solution du problème de la praticabilité d'un chemin de fer depuis le lac des Chats sur l'Ottawa, jusqu'au Sault Ste. Marie, à la sortie du lac Supérieur, distance d'environ 450 milles.

Une telle ligne de chemin de fer suivrait la direction générale de l'exploration qui fait le sujet de ce rapport, depuis l'embouchure de la rivière Bonnechère, sur un parcours d'environ 150 milles, en plein ouest ; ensuite prenant une direction nord, elle traverserait longitudinalement la lisière de terres de bois franc que j'ai déjà mentionnée, et suivrait la vallée de la rivière Nanaratagolins, jusqu'en approchant sa jonction avec le lac Nipissing ; de là, continuant sur le plateau ci-dessus mentionné, elle irait traverser les vallées du Wissi-Wassing et de

la Rivière de Vase, du côté est du lac, et celle de la rivière à l'Eturgeon, du côté nord, et ainsi en longeant le rivage, jusqu'à ce qu'elle atteigne la vallée de la rivière de la Veuve, où elle prendrait de nouveau la direction ouest pour gagner le Sault Ste. Marie.

De ce point à Montréal la distance par cette ligne serait d'environ 630 milles, et de 920 à Portland; rapprochant ainsi le Sault Ste. Marie d'un port atlantique d'au moins cinquante milles de moins que ne l'est Chicago de New-York. Qu'avant qu'il soit longtemps il surgisse quelque part sur les bords du lac Supérieur une cité qui rivalise avec la première en importance commerciale, est un événement qu'il est permis à chacun de prévoir et de prédire; et pour le commerce de la région dont une telle cité sera la métropole, les voies les plus courtes de communication avec le bord de l'Océan Atlantique passeront presque entièrement sur le sol canadien, en suivant le cours de la grande rivière d'Ottawa.

Après avoir montré comme ci-dessus, sous des couleurs si peu flatteuses, les qualités générales de la région de l'Ottawa sous le point de vue agricole, il peut paraître chimérique d'entretenir l'idée que le peuple de cette Province entreprenne jamais une affaire aussi sérieuse que l'est la construction de plus quatre cents milles de chemin de fer à travers un territoire inhospitalier. Mais avec son bois et ses minéraux, le pays adjacent à la ligne que j'ai décrite posséderait dans tous les cas des éléments importants d'un trafic local, et il y a de plus, au nord et à l'ouest du lac Nipissing, une étendue très considérable de terre habitable, en outre de la grande étendue que l'on regarde comme telle dans la vallée de l'Ottawa ou de la Baie Georgienne. Comme je l'ai déjà dit, cependant, ce projet n'est envisagé que comme grande entreprise continentale, et je pourrais prendre sur moi de prédire qu'elle se fera, et que, si le Lac Supérieur peut se laisser cerner par une voie ferrée, ce ne sera là que le premier pas pour arriver à la construction, entièrement sur le territoire britannique, d'un grand chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique, entreprise dont la génération future pourra avoir à s'occuper sérieusement, en autant, dans tous les cas, qu'il faudra pour voir s'il est possible de réaliser un projet d'une aussi haute importance commerciale en théorie, et je puis dire que, si elle est du tout praticable, des difficultés ordinaires n'en empêcheront pas *toujours* l'achèvement. Le jour ne doit pas être éloigné non plus, où la portée politique d'un tel projet devra en aider l'avancement. La "balance du pouvoir," de ce côté de l'Atlantique, aussi, aura toujours son siège dans le Nord, non pas le nord comme on se sert du mot aux Etats-Unis pour faire la distinction d'avec le Sud, mais dans le vrai nord glacial,—au nord des grands lacs, et plus à l'ouest, au nord de la 49e parallèle. Une grande ligne artérielle, telle que celle que je me suis hasardé de donner en théorie, deviendra donc un jour d'une nécessité nationale pour cette section du continent de l'Amérique du Nord. En terminant ce rapport, cependant, je ne puis m'abstenir d'exprimer l'opinion que je me suis formée d'après le résultat des études et des explorations qui ont été faites, que le temps n'est pas encore arrivé de pousser les chemins de fer plus avant dans la vallée de l'Ottawa que les limites tout au plus des établissements du comté de Renfrew. Le tout est respectueusement soumis, et

Je demeure, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) W. SHANLY.

T. A. BEGLY, écuyer, secrétaire,
Département des Travaux Publics.

IMPRIMÉ PAR LOUIS FERRAULT, RUE SIMCOE, TORONTO.

RÉPONSE

A une adresse de l'assemblée législative, demandant à son excellence de faire mettre devant cette chambre copie du rapport du comte De Rottermund, sur les minières des lacs Supérieur et Huron.

Par ordre,

T. LEE TERRILL,
Secrétaire.

Bureau du secrétaire,
Toronto, 11 mai 1857.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
TORONTO, 8 Mai, 1857.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus copie du rapport du comte De Rottermund sur les minières des lacs Supérieur et Huron, ainsi que demandé par votre lettre du 7 courant, devant être mise devant l'assemblée législative.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. P. TACHE,
Agissant commissaire des terres de la couronne.

A l'honorable
T. Lee Terrill,
etc., etc., etc.

SECOND RAPPORT

Sur l'exploration des lacs Supérieur et Huron par le comte De Rottermund.

INDEX.

Introduction.

Nature des minéraux et roches, recueillies aux lacs Supérieur et Huron.

Minerais.

Répartition géographique des minéraux, roches et minerais.

Forme et structure générale des masses.

Origine.

Leur âge.

Les opinions de divers savants.

A L'HONORABLE COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE, ETC., ETC.

MONSIEUR,—Dans un premier rapport que j'ai eu l'honneur de vous présenter dans le courant du mois d'avril 1856, sur l'examen des mines d'une des parties de l'ouest du Canada, examen entrepris d'après vos instructions du 12 juin 1855, j'ai essayé d'esquisser d'un trait rapide la constitution géologique générale de la côte canadienne des deux lacs ; J'ai décrit plus particulièrement certaines portions du lac Huron, et j'ai suivi la ligne orientale du lac Supérieur jusqu'à la hauteur de l'île Michipicoten. Enfin j'ai formulé mon opinion sur l'origine des matières minérales et principalement des matières métalliques qui enrichissent ces vastes contrées.

Un deuxième rapport que j'ai l'honneur de vous adresser aujourd'hui, Monsieur, a pour objet de porter à votre connaissance les résultats d'un nouveau voyage que je viens d'accomplir dans les mêmes régions. J'ai visité une seconde fois la plupart des lieux que j'avais d'abord rapidement parcourus, et mes excursions se sont ensuite prolongées, sur le lac Supérieur, plus à l'ouest, depuis les hauteurs des environs de Michipicoten, ou je m'étais arrêté dans ma première exploration, jusqu'à l'extrémité ouest de la rive canadienne du lac, c'est-à-dire près de Pigeon River.

Cette nouvelle course, bien que rapide, m'a donné d'importants résultats : les faits se sont accrus en très grand nombre ; j'ai vérifié diverses observations qui m'avaient paru d'abord douteuses ; certaines données insuffisantes ont été com-

plétées; et sur un champ de recherches maintenant beaucoup agrandi, je posséderai de plus larges bases pour établir les conclusions générales que je m'étais hasardé, dans mon premier travail, de soumettre à votre appréciation.

Dans le deuxième rapport que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui, j'exposerai sommairement les progrès obtenus par mon récent voyage; Je constaterai les découvertes nouvelles; et dans cet exposé, pour simplifier l'ordre, je me propose d'examiner successivement: la nature des roches et minéraux qui constituent les rives canadiennes des deux lacs; celle en particulier, si importante, des minerais;—la distribution géographique des masses minérales suivant l'ordre de mon voyage; leurs formes générales et leur structure à l'intérieur; et enfin leur âge.

NATURE DES ROCHES ET MINÉRAUX.

Dans mon premier rapport, j'ai donné la liste suivante des roches et minéraux qui constituent la rive canadienne du lac Supérieur:

Roches feldspathiques diverses,
 Grauwackes de différentes natures,
 Grès,
 Molasse,
 Jaspes divers,
 Roches dioritiques,
 Poudingues,
 Amygdales,
 Brèches,
 Calcaires,
 Serpentes,
 Roches quartzieuses de différentes qualités,
 Sables,
 Terre glaise.

Agate,	{	Rubanée.
		Arborescente.
		Sardoine.
		Calcédoine.
		Cornaline.
		Chrysoprase.
Zéolites,	{	Onyx, etc.
		Chabasie.
		Prehnite.
		Heulandite.
		Mésotipe.

Chlorite.

Zircon.

Matières végétales, fossiles, etc.

A cette liste, j'ajouterai, d'après les résultats de mes nouvelles recherches les autres espèces ou variétés nombreuses de roches ou de minéraux qui suivent:

1er. Roches.

Granite.

Pegmatite.

Leptinite.

Syénite.

Greenstone.

Amphibolite.

Trapp.

Mimosite.

Porphyre.

Eurite.

Arkose.

Marne.

Schiste.

Argile.

Tripoli.

Rétinite.

Gneiss.

Micaschiste.

Talschiste.

Phyllade.

Etc., etc.

2^{me}. Espèces minérales.

Epidote.

Asbeste.

Analcime.

Laumonite.

Apophyllite.

Stilbite.

Lydienne.

Etc., etc.

Parmi ces nombreuses espèces de minéraux et de roches, indiquées soit dans ma liste ancienne, soit dans ma série nouvelle, plusieurs des plus importantes méritent ici quelques détails particuliers. Dans leur désignation spécifique, dans celle en particulier des roches, je me conformerai principalement à la nomenclature adoptée par MM. Elie de Beaumont et Dufrénoy, dans le texte explicatif de leur carte géologique de France; cette nomenclature est généralement adoptée par les géologues du continent, comme l'une des plus simples et des plus naturelles. J'adopterai également, en expliquant leur sens comparé, certaines roches de la classification de M. Cordier, professeur au muséum d'histoire naturelle. Mes échantillons sont restés, pendant plusieurs mois, exposés dans le laboratoire de géologie de ce célèbre établissement; ils sont été examinés sous toutes leurs faces par les praticiens les plus habiles de la capitale.

J'ai donc pu en déterminer les différentes espèces avec la plus rigoureuse exactitude, et dans ce travail, j'ai été puissamment secondé par un jeune minéralogiste, professeur au muséum, M. Hugard, à qui je dois les plus sincères remerciements. D'un autre côté, les magnifiques séries qui composent la collection du muséum, et contiennent les types exacts admis par le savant professeur, M. Cordier, m'ont fourni un moyen sûr et facile de confirmer les déterminations. J'insiste sur ce point; car la constatation de la nature véritable des roches du lac Supérieur, sera le trait principal du travail actuel, et devra servir plus tard de point de départ à toutes mes autres publications sur le même sujet.

Certaines erreurs que des géologues, du reste recommandables, ont pu commettre dans la description des produits de la contrée qui fait l'objet de ce mémoire, doivent être attribuées sans aucun doute à la fausse détermination de certaines roches ou à des malentendus dans la terminologie employée; ces erreurs nous les éviterons désormais, après une définition rigoureuse de chacun des types observés. *Granite.*—Roche composée de trois minéraux essentiels, quartz, feldspath, mica, tous trois cristallins, et en proportion sensiblement égale; les particules de différentes sortes sont enchevêtrées les unes dans les autres de manière à fournir une *structure* toute particulière qu'on appelle *gra-*

nitoïde, et que par extension on applique à toute disposition semblable dans d'autres roches; mais quoique désignées par cette expression elles ne doivent pas être confondues avec le granite proprement dit. Dans certaines variétés de la roche, le feldspath affecte la forme de cristaux bien terminés, à coupe rectangulaire, comme dans les porphyres que nous verrons plus loin; la structure est dite alors *porphyroïde*.

Les trois minéraux, dans le granite, sont, avons nous dit, en proportions sensiblement égales; mais il est rare qu'une grande masse granitique présente dans toutes ses parties les mêmes proportions relatives, le quartz domine ici, le feldspath là, le mica sur un autre point, et quelquefois deux des éléments deviennent plus abondants, tandis que le troisième diminue ou même disparaît tout à fait; de là, différentes variétés de granite, ou même des roches particulières, celle de *quartz*, celle de *feldspath grenu* ou *leptinite*, etc. Le quartz et le feldspath seuls, sans le mica, passent à la *pegmatite*; le quartz et le mica seuls, ou presque seuls, sans le feldspath, ou bien le feldspath et le mica sans le quartz donnent lieu à d'autres variétés encore, appelées granites *feuilletés*; et si la division en feuilletés devient de plus en plus apparente, ces granites vont jusqu'à se transformer en *mica schistes*, et en *gneiss*. Enfin le granite peut contenir divers minéraux *accidentels*, et parmi eux, l'amphibole hornblende, principalement; dans ce dernier cas, il devient un *granite syénitique*, lequel conduit même quelquefois complètement à une véritable *syénite*. Ces détails sur le granite ne doivent point être considérés comme purement oiseux, il est nécessaire que je fixe d'une manière rigoureuse le véritable sens des mots par lesquels j'aurai à désigner plus tard les différentes variétés de la roche, et d'un autre côté, toutes les variétés précédemment énumérées se rencontrent de fait dans le pays que j'ai ici à décrire, les vrais granites au nord un peu est de l'île Montréal; entre cap Gargantua et cap Choyé; la côte vis-à-vis le nord de l'île Michipicoten; etc. La pegmatite dans les localités précédentes; elle s'y associe aux granites, que souvent elle traverse sous forme de veines, etc. Mais nous précisons mieux les localités respectives de toutes ces variétés, en examinant plus loin, la répartition géographique des différentes masses minérales. *Syénite*.—Roche composée de feldspath, hornblende et quartz, cristallins et enchevêtrés comme dans le granite; sa structure est donc *granitoïde*.

Le quartz s'y trouve ordinairement moins abondant que les deux autres éléments; le feldspath qui la compose appartient à l'espèce orthose; le hornblende est la variété vert noirâtre, très ferrugineuse, d'amphibole.

Le quartz disparaît parfois complètement de la roche, et celle-ci dès lors passe à l'espèce suivante.

Diorite.—Feldspath et amphibole hornblende, cristallins; structure granitoïde; le feldspath est de l'espèce albite. Cette roche se trouve généralement associée à la précédente, et dans un même massif, on rencontre ordinairement les deux en proportions qui varient. Les véritables diorites sont rares au lac Supérieur; la syénite se montre plus fréquente, en particulier la variété qui se lie au granite; comme fournissant de très beaux types, nous citerons Montréal, River, Rivulet en Otter-Head et Pie River, etc.

Greenstone.—Cette roche a été diversement interprétée par les géologues, et même encore aujourd'hui sa nature n'est pas parfaitement établie.

Le sens le plus général qu'on accorde à ce nom nous paraît être: composition de hornblende et d'albite; ces deux éléments peu distincts à l'œil ou même complètement fondus. C'est dans ce sens que nous emploierons toujours ce mot. Quelques auteurs français l'ont désignée sous le nom d'aphanite; M. Cordier lui consacre plusieurs noms suivant ses variétés.

Il n'est pas facile dans certains cas de distinguer le greenstone, d'une autre roche que nous verrons plus loin, la mimosite; ces deux roches ont presque le même aspect extérieur, mais la dernière est composée principalement de pyroxène.

Il nous a semblé, après diverses observations, qu'aux greenstones (amphiboliques) sur le lac Supérieur, était généralement associée de la matière serpentineuse, qui manque au contraire dans les vraies mimosites; et de plus dans les greenstones se trouve souvent de la pyrite jaune de cuivre, minéral au contraire absent dans les mimosites.

De même que la diorite se lie à la syénite, les greenstones passent à la diorite par des nuances insensibles.

Localité à greenstone: Mamainse, flots près de St. Ignace; la côte de Kaminitiquia à Pigeon River, etc. Je citerai la diorite à Rivulet.

Amphibolite ou *roche d'amphibole*.—Hornblende seulement à l'état cristallin; le feldspath et le quartz qui entraient dans la composition des Variétés précédentes, telles que syénite, diorite, sont ici totalement absents.

L'amphibolite est habituellement un accident de prédominance de l'élément hornblende, dans les massifs syénitiques ou dioritiques; cette roche est parfaitement caractérisée le long de la côte qui part ouest de Michipicoten Harbour.

Trapp.—Il en est du trapp, dans les roches pyroxéniques, comme du greenstone dans les roches amphiboliques; le trapp aussi bien que son espèce analogue des roches à hornblende, a été très diversement interprété par les géologues; on en a fait une sorte de lien commun à limites peu tranchées, dans lequel on a relégué, pour ainsi dire, toute masse de composition un peu problématique.

Pour nous le trapp se compose essentiellement de pyroxène et de feldspath à l'état de mélange intime; la structure est compacte; la couleur est d'ordinaire noirâtre. Certaines variétés de trapp se divisent en grand sous forme de prismatoïdes ou de colonnes analogues à celles des basaltes.

La roche de trapp est extrêmement développée sur divers points de la ceinture E., N. et O. du lac Supérieur; c'est l'une des principales de cette longue ligne. Parmi les nombreuses localités qui la fournissent, nous signalerons principalement cap Gargantua, Rivulet, île Michipicoten, concession McGill, Derbyshire, etc. Dans une des dernières localités le trapp est colonnaire.

Mimosite.—Elle se compose d'après M. Cordier, de feldspath et de pyroxène, tous les deux cristallins, et forme parmi les roches pyroxéniques, le pendant de la diorite, du groupe des roches amphiboliques. Elle est noirâtre, grenue à grains généralement très fins; le feldspath est teint en vert par le pyroxène, qui, malgré son peu d'abondance, donne cependant son caractère à la roche.

Par la diminution du volume de ses parties, elle passe au trapp basanite de M. Cordier. La mimosite est désignée par quelques auteurs sous le nom de *dolérite*. Les gisements de cette roche sont nombreux autour du lac: Agewanen fournit un très beau type, ainsi que la côte N. E. vis-à-vis l'île Michipicoten, puis Rivulet, île St. Ignace, etc.

Basalte.—Il est difficile de distinguer le basalte du trapp, sauf par l'âge; les deux espèces de roches sont noires, plus ou moins compactes, à composition de pyroxène et de feldspath, etc. Elles présentent les mêmes accidents de structure, et sans le concours de certaines circonstances géologiques, il serait souvent impossible de les séparer. Le basalte est caractérisé plus particulièrement par la présence du péridot; il appartient aux éruptions volcaniques. Nous ne pensons pas qu'il se trouve de vrais basaltes le long de la côte septentrionale du lac Supérieur; les auteurs qui ont parlé des roches *volcaniques* de cette contrée, nous paraissent avoir commis une faute grave qui donnerait une idée erronée de la véritable constitution du pays, où rien de volcanique n'apparaît, dans le sens précis de ce mot, c'est-à-dire rien de formé par le feu, à aucune époque. Nous éviterons donc de considérer comme basaltes, avec certains auteurs, le trapp en décomposition et de formes prismatoïdales que nous venons de signaler à St. Ignace et Derbyshire. Comparativement moderne.

Amygdaloïdes.—Le nom indique bien ici le caractère spécial de la roche ; au sein d'une pâte terne, compacte, dure ou tendre, de couleur variable, apparaissent des noyaux, généralement sous forme d'amandes, et dont la couleur, variable aussi, tranche avec celle du fond. Il est difficile de fixer la composition minérale exacte de cette roche ; elle paraît être comme celle des trapps, pyroxénique et feldspathique. Quand à la nature des noyaux, on la détermine plus exactement : c'est du carbonate de chaux, de la silice à divers états, plusieurs espèces de silicates du groupe particulier des zéolites, en particulier de la méso-type, de la stilbite, de l'apophyllite, etc., puis une matière verte, terreuse, particulière, semblable à de la chlorite. Les professeurs de l'ancien continent donnent différents noms à la roche d'amygdaloïde ; M. Cordier l'appelle *wacke* ; d'autres auteurs la désignent par l'expression de *spérite* ; c'est l'une des roches des plus importantes dans la contrée qui nous occupe, par son abondance et surtout son contenu métallique, c'est elle qui fournit la plus grosse partie des cuivres métalliques de nos divisions canadiennes du lac Supérieur.

Eurite.—Feldspath compact ou un peu grenu. On lui donne aussi, assez souvent, le nom de *pétrosilix*. Elle existe sur divers points de la côte, de Kamaniquiatic à Pigeon River.

Porphyre.—Pâte de pétrosilix et cristaux de feldspath qui se dessinent nettement dans la masse par leur forme ou leur couleur. Les porphyres contiennent quelquefois des particules disséminées de quartz hyalin : *porphyres quartzéifères* ; de Hornblende, *porphyre syénitique* ; de pyroxène, *porphyres pyroxéniques* ; et ainsi de suite. Leur couleur est en rapport jusqu'à un certain point avec la nature du minéral accidentel ; porphyre rouge, ou noir, ou vert, ce dernier fortement chargé de pyroxène angite, reçoit plus particulièrement la dénomination de mélaphyre. J'ai observé des porphyres principalement dans l'île St. Ignace, dans l'île Hopkins, et près de la roche de Bout ; mais généralement il se présente en facies d'altérations.

Serpentine.—*Ophiolite* de certains auteurs. Roche très difficile à définir par la composition minérale, mais facile à établir par certains caractères extérieurs ; minéralogiquement, la serpentine ne paraît être qu'un état particulier de diverses espèces, par exemple, de l'amphibole, du talc, de la diallage, etc., ordinairement avec mélange de fer oxidulé mêlé intimement à la masse, quant à ses caractères extérieurs, la serpentine est très souvent verdâtre, par diverses nuances de cette couleur, quelquefois bigarrée (*de là son nom*) ; elle est tendre, mais très tenace, c'est-à-dire difficile à casser ; lisse, savonneuse au toucher, etc. ; la serpentine ne se présente nulle part sur le lac Supérieur, en masses d'un certain développement, mais elle accompagne assez fréquemment les sulfures de cuivre, particulièrement dans les roches amphiboliques.

Gneiss.—Feldspath et mica ; le quartz s'il existe dans la masse est purement accidentel ; structure cristalline, essentiellement feuilletée, ce dernier caractère est peut-être plus important pour distinguer, dans certains cas, le gneiss du granite ; nous avons vu que ces deux roches pouvaient passer de l'une à l'autre par des transitions insensibles. Le feuilletage particulier du gneiss est dû à l'abondance du mica ; le sens des feuilletés est parallèle aux faces larges, ou plans de clivage de ce dernier minéral.

Micaschiste.—Quartz et mica, cristallins, schistoïdes ; c'est en quelque sorte le gneiss dont le feldspath a été remplacé par le quartz provenant de la décomposition du feldspath.

Le micaschiste est plus feuilleté encore que le gneiss, par l'abondance de plus en plus grande de l'élément micacé. Le quartz se distingue du feldspath, dans ces sortes de roches souvent très analogues, par une cassure vitreuse particulière, qui est au contraire lamellaire ou spatique dans le feldspath.

Un type bien caractérisé de micaschiste existe à l'anse à la Bouteille, vis-à-vis à peu près de Slate Island.

Talschiste.—Quartz et talc, cristallins, schistoïdes ; le mica de la roche précédente fait place, ici, au minéral magnésien. Le talschiste est très feuilleté, plus feuilleté même que le micaschiste.

Le talc qui ressemble beaucoup au mica, et rend quelquefois difficile la séparation de ces roches, se distingue cependant par la flexibilité non-élastique de ces lames, opposée à la flexibilité élastique de celles du mica.

J'ai suivi un système des talschistes un peu pétro-siliceux sur une assez grande étendue, le long de la côte ouest de Michipicoten harbour ; mais le plus bel exemple de la roche se trouve à Slate Island. Les trois roches qui précèdent, gneiss, micaschiste, talschiste, sont généralement désignées sous le nom plus général des *schistes cristallins*. Elles constituent un système bien tranché qui pour certains géologues représenterait l'une des portions les plus anciennes de l'écorce solide ; pour d'autres géologues, et parmi ces derniers nous en citerons des plus célèbres, de Buch, Élie de Beaumont, Lyell, etc., ils appartiendraient à toutes les époques géologiques, et auraient été primitivement des schistes argileux, ou des argiles, *métamorphosés* au contact ou sous l'influence de masses éruptives, survenues postérieurement à leur formation.

Phyllade.—La roche de talschiste peut fournir des variétés où les deux éléments constituants perdent de plus en plus leur état cristallin, le talc surtout passant insensiblement à l'espèce compacte ou *stéatite* ; il en résulte un phyllade. Cette roche peut aussi être considérée comme un schiste endurci et pénétré de matière talqueuse, elle est parsemée de cristaux, en particulier d'espèce métallique, tel que pyrites de fer cubique, fer oxydulé octaédrique, etc. Sa couleur est généralement vert clair, ou rouge de brique.—Les phyllades sont représentés au nord de Michipicoten River.

Schiste—Composition argileuse, avec structure feuilletée ou *fissile* (suivant l'expression consacrée).

Divers degrés de dureté, mais toujours supérieurs à ceux de l'argile, couleur ordinairement grise, avec diverses nuances de plusieurs variétés. *Schiste tigulaire* ou *ardoise*, *schiste coticule* ou pierre à aiguiser, et divers autres suivant la consistance ou l'état de compacité.

Les schistes, s'ils existent sur quelques points du lac Supérieur, y sont tellement altérés, qu'on a de la peine à reconnaître leur nature ; la structure seule accuse leur présence aux *chûtes* du Kamanetiquia, en l'île St. Ignace, en Derbyshire, à Mamainse, etc.

Argile.—Composé de silice, alumine, oxides de fer et divers autres, à l'état terreux, plus ou moins friables, avec couleurs diverses.

De nombreuses variétés, suivant la qualité, et suivant l'emploi :

Argile *plastique*, fait pâte dans l'eau ; argile à *modeler*, même propriété ; argile à *porcelaine*, c'est la plus pure, on la connaît sous le nom de *Kaolin* ; argile à *poterie* ; argile à *foulon*, etc.

Limon.—Matière un peu plus grossière, beaucoup plus friable que l'argile, laissant abondamment de la poussière sur les doigts, non-savonneuse au toucher, jamais plastique, et assez souvent colorée en rouge ou en jaune par les oxides de fer. Du reste presque totalement composée d'argile.

Le limon qu'ont déposé les eaux du dernier cataclysme du globe, sur certaines contrées de l'Europe, en particulier sur les bords du Rhin, réunit les différents caractères que nous venons de signaler.

Tripoli.—Substance terreuse, composée en grande partie ou en totalité de très fines particules siliceuses.

Le tripoli est très friable, tache les doigts, happe fortement à la langue, dépolit le verre en le rayant, polit les métaux, etc. Il est tantôt sous forme feuilletée, tantôt sous forme massive ; de couleur blanche ou grisâtre, parfois coloré de rouge par le fer sesqui-oxide. Certains tripolis sont totalement formés de débris d'infusoires, ou animaux microscopiques à carapaces siliceuses.—Une roche ayant beaucoup d'analogie avec le tripoli se rencontre dans la baie Batche-

wanaung ; elle est feuilletée, très tendre, polit parfaitement les métaux ; mais elle contient une assez forte proportion de carbonate de chaux.

Poudingue.—Roche composée de cailloux roulés, arrondis, dans une pâte plus ou moins homogène. La nature soit des noyaux, soit de la pâte, est variable ; elle est ordinairement siliceuse.

Tout poudingue annonce d'une manière incontestable une action exercée par les eaux, qui a détaché des fragments de roches en place, les a roulés et arrondis, pour les abandonner ensuite sur telle place, ou les aura réunis et liés, plus tard, avec un ciment quelconque. Un tel mode de formation implique nécessairement une certaine dureté des roches constituantes.

Brèche.—Comme dans le poudingue, des portions se détachent nettement par leur couleur, leur forme ou leur volume d'un fond plus homogène ; mais ces portions distinctes, au lieu d'être arrondies, sont anguleuses. La formation d'une brèche n'implique pas nécessairement l'action de transport par les eaux ; elle peut être due à d'autres causes. Les parties composantes, dans cet état de roche peuvent ne pas être dures ; souvent les brèches sont de composition calcaire.

Conglomerat.—Association de parties hétérogènes de formes diverses, anguleuses ou arrondies, de toute espèce de nature, accumulées par les eaux, où les roches étant primitivement décomposées sous l'influence des courants divers des fluides, furent ensuite cimentées par des actions chimiques.

L'île Michipicoten fournit un magnifique exemple de conglomérat, dont la pâte et les noyaux sont de nature syénitique.

Gravauacke,—ou pséphite.—Nous avons développé longuement l'explication de cette roche, dans notre premier rapport ; nous la résumerons seulement, ici, en quelques mots. Pâte argileuse, avec grains abondants de quartz, paillettes de mica, et fragments des schistes cristallins et autres. Elle appartient principalement aux terrains anciens qui se sont formés aux dépens des granites primordiaux et des gneiss, micaschistes, talschistes et phyllades qui les surmontent.

Grès.—Ce nom rappelle en général une roche composée de petits grains arrondis de quartz, réunis simplement par juxta-position ou liés par un ciment, lui-même siliceux, ou autre, avec mélange plus ou moins considérable, mais accidentel de matières étrangères, tel que mica, argile, feldspath, oxide de fer, chlorite, etc., de là de très nombreuses variétés de la roche : grès pur, grès argileux, grès feldspathique, grès argilo-micacé schistoïde ou *psammite*, grès argilo-calcaire ou *molasse*, grès avec chlorite ou *grès vert*, grès *ferrugineux*, grès *rouge*, grès bigarré, etc., etc.

Dans ces différentes variétés, les grains de quartz dominant et nous avons dit qu'ils étaient arrondis ; ce dernier caractère indique que l'élément aqueux et de transport a dû présider à la formation de la roche.

Les grès, dans quelques cas, acquèrent une très grande compacité ; les grains ne se distinguent plus facilement, la cassure est plus unie que dans les variétés ordinaires de la même roche, le ciment est plus abondant, l'éclat est lustré, etc., on leur donne alors le nom de *quartzites*. Ces grès appartiennent généralement à des étages anciens de l'écorce solide ; pour certains géologues, ils seraient souvent le produit d'un métamorphisme igné. Les grès sont peu développés sur la côte canadienne du lac Supérieur, beaucoup moins que sur la côte du sud ; ils ne se rencontrent qu'accidentellement et par lambeaux, par exemple sur quelques unes des îles à l'extrémité sud-est, à l'île Michipicoten, le long de la côte orientale de Thunder Bay, etc.

Sable.—Il est à peine besoin de rappeler ici ce que l'on entend généralement par ces mots : ces grains désunis, arrondis, ou portant des traces de l'action de désagrégation et de transport par les eaux ; de natures diverses : *sable quartzéux*, *sable feldspathique*, *sable pyroxénique*, etc. Plus ou moins grossier, il reçoit plus particulièrement le nom de *gravier*.

Calcaire.—Il est composé de carbonate de chaux. Il fait effervescence vive

même avec avec les acides les plus faibles. Ses variétés sont nombreuses : Laminaire ou *spathique*, lamellaire ou *saccharoïde*, concrétionnée ou *albâtre*, compacte ou pierre *lithographique*, terreux ou *craie*, grossier, coquillier, etc., etc., le calcaire en roche manque presque complètement autour de la rive canadienne du lac, tandis que nous le verrons former des masses dominantes dans le lac Huron.

Marne.—C'est un mélange de calcaire et d'argile en proportions sensiblement égales ; *marne calcaire*, si le carbonate de chaux domine, *marne argileux*, si c'est l'autre élément. Les marnes sont peu compactes, elles se montrent plutôt terreuses, tachant plus ou moins les doigts.

Dolomite.—Carbonate double de chaux et de magnésie ; elle ressemble beaucoup par ses caractères extérieurs au calcaire ; mais son poids est plus considérable, et elle se dissout avec moins d'effervescence, du moins à froid, dans les acides. Généralement cette roche a pour voisinage des masses de formation cristalline à composition très magnésienne ; les partisans du métamorphisme igné attribuent, dans la plupart des cas, sa nature à l'influence de ces masses qu'ils supposent d'éruption.

Nous arrivons ici après les roches, aux espèces minérales proprement dites, que l'on observe autour du lac, je me dispenserai, quant à celles-ci, de donner leur caractéristique abrégée, comme je l'ai fait pour les autres sortes de matières minérales, leur nomenclature n'est pas sujette à difficultés, comme des roches.

J'exposerai seulement ici quelques détails sur les plus remarquables, telles que *quartz*, *spath d'islande*, *zéolite*, etc. etc., et ses diverses variétés.—Ce minéral est l'un des plus abondants au sein des masses qui constituent la côte septentrionale du lac Supérieur : à l'état cristallin ou *hyalin*, comme on l'appelle, il fournit un élément essentiel au granite, ou bien il forme des masses subordonnées à diverses roches. Quelquefois il constitue la gangue même des filons métallifères ; enfin jusque dans les cavités de certaines amygdaloïdes, en l'île de Michipicoten, je l'ai recueilli en petits cristaux bi-pyramidés, hyalins, brillants et très nets, tapissant les parois intérieures de ces cavités.

Le quartz est représenté sous un état non moins important que le précédent, en différents points de la côte canadienne du lac Supérieur ; sous celui d'*agate*, c'est surtout en l'île Michipicoten que je signalerai l'espèce de cet état. Dans cette riche localité, le minéral silicieux offre des variétés nombreuses : calcédoine, sardoine, cornaline, agate rubannée, onyx, agate arborisée, variée et par la grosseur de quelques échantillons, la vivacité et la disposition de leurs couleurs, et leur abondance, ces agates seraient sans doute propres à être taillées en objets d'ornement, et fourniraient peut-être un bon produit.

Les agates sont associées à-peu-près exclusivement aux trapps et aux amygdaloïdes, et surtout à ces dernières, autour du lac. Nous verrons ultérieurement quelle est leur manière d'être au sein de ces roches.

Le quartz de la variété compacte et tout-à-fait opaque, ou *jaspe*, n'est pas rare, non plus, en différents endroits du lac, et, comme les agates il est associé aux roches de trapp et amygdaloïde. Nous avons admiré une belle variété à fond vert uniforme, dans l'île de Michipicoten. Nous avons aussi recueilli dans cette île la variété noire de jaspe ou *lydienne*, pierre qui sert comme l'on sait, à essayer l'or des bijoux. L'orthose, ou feldspath potassique, domine dans les granites et pegmatites de divers points du lac. Albite, ou feldspath sodique, dans les roches amphiboles, hornblende ; une troisième espèce, que nous n'avons pas encore pu exactement déterminer, et qui nous paraît de l'oligoclase ou du labrador, dans les roches pyroxéniques, cette dernière espèce nous a été fournie surtout par le trapp de l'île Derbyshire du S. O. de l'île St. Ignace ; elle se présente sous forme de particules ou lames cristallines vitreuses, jaunâtres, striées, et montrant la gouttière caractéristique de l'un ou l'autre des feldspaths que je viens de nommer. J'attache une importance capitale à l'existence de ce feldspath dans les roches de trapp connues du lac Supérieur ; je me propose d'en faire plus tard une

étude spéciale; il me fournira, je n'en doute pas, un moyen rigoureux pour déterminer l'âge encore problématique de ces roches.

Mais quoiqu'il en soit de ces diverses espèces, le feldspath, au lac Supérieur, se trouve représenté principalement par les variétés spathique ou laminaire, et lamellaire; sous ces formes, il entre comme élément essentiel dans la composition des roches granitoïdes, telles que granite proprement dit, pegmatite, syénite, diorite, etc., etc., sur plusieurs points de la côte, comme nous le verrons ultérieurement en décrivant les localités.

Mica.— Cette espèce entre comme élément essentiel dans les granites; associée à un peu de quartz elle forme les vrais micaschistes.

Talc.— Il est comparativement rare dans nos roches; cependant à Slate Island il constitue un magnifique talcschiste feuilleté, tout pénétré de grenats décomposés.

Amphibole.— Les minéralogistes français divisent cette espèce en deux variétés principales, hornblende et trémolite, la première d'un vert noirâtre, à structure fibro-laminaire, et l'autre blanche, sous forme caillaire ou aciculaire. C'est la variété hornblende, exclusivement, que l'on rencontre dans les roches du lac Supérieur; elle y joue un rôle important par son abondance; associée au feldspath, avec quartz hyalin, nous savons qu'elle constitue la syénite, que nous admirerons surtout à Gargantua, Rivulet, entre Otter Head et Pic River, etc.; avec le feldspath albite en particulier sans quartz, elle forme les diorites comme à Rivulet, ces mêmes éléments de plus en plus mêlés et à peine distincts fournissent les greenstones si fréquents à Mamainse, aux îlots près St. Ignace, etc; seule et lamellaire, elle fournit l'amphibolite bien caractérisée de la côte à l'ouest de Michipicoten harbour. En un mot l'élément d'amphibole hornblende est l'un des plus importants, au grand lac, par son développement.

L'amphibole décomposé, et sous forme de fibres blanches, fournit l'asbeste, qui se trouve N. E. de Pic River.

PYROXÈNE.— De même que dans l'amphibole, les minéralogistes reconnaissent dans le piroxène, deux variétés principales: *Augite*, de couleur noire, diopside, de couleur vert-clair ou blanchâtre. C'est encore, exclusivement la première de ces variétés que l'on observe dans les roches du lac. Cependant nous avouons que jusqu'à présent nos recherches ont été vaines pour trouver des cristaux bien déterminés de piroxène angité; C'est par supposition, et en nous appuyant sur un ensemble de considérations géologiques que nous admettons la matière piroxénique, en particulier dans les trapps. Il est certain que la roche noirâtre à grain un peu cristallin, à laquelle d'après nos échantillons, M. Cordier a donné le nom de mimosite, et que ce savant comprend par conséquent dans les espèces pyroxéniques, présente une physionomie différente de celles des greenstones ou diorites, roche amphibolique. La nature du feldspath associé aux roches trappeennes, feldspath auquel nous avons déjà fait allusion ci-dessus, serait un bon caractère pour trancher la question; si ce feldspath est du Labrador, la matière vert-foncé ou noire qui lui est associée serait bien du piroxène.

Epidote.— Ce minéral se trouve disséminé, mais d'une manière très accidentelle, dans les roches syénitiques à Montréal River, en l'île Michipicoten et en d'autres points; dans Slate Island, il paraît constituer une roche compacte. Sa couleur la plus ordinaire est le vert pistache; sa forme est ordinairement cristalline.

Zéolites.— Nous entendons, comme la plupart des minéralogistes, sous cette dénomination, un ensemble d'espèces minérales à composition analogue, à caractères extérieurs très voisins, se trouvant tous dans des circonstances semblables, et généralement disséminés dans les cavités des roches amygdaloïdes.

Ces espèces sont assez nombreuses; celles que nous avons plus particulièrement observées, surtout dans l'île de Michipicoten, sont principalement les suivantes:

Prehnite,
Heulandite,
Méso-type,
Analcime,
Albite, etc.

La *Prehnite* se présente à Michipicoten, et à Otter Head sous forme de concrétions arrondies, mamelonnées à la surface, et un peu rayonnées ; très belle couleur d'un vert clair grisâtre, caractéristique. Les échantillons sont quelquefois pénétrés de cuivre natif.

Heulandite.—Elle est en petits cristaux d'un rouge vif disséminés principalement à la surface des agates, au point de jonction de celles-ci avec la roche encaissante. Nous l'avons remarquée principalement aussi à l'île Michipicoten.

Méso-type.—J'ai rencontré dans l'île de Michipicoten des cristaux parfaitement nets de cette intéressante espèce ; ils étaient sous forme de longs prismes, transparents, à quatre pans, terminés par des pyramides à quatre faces triangulaires.

L'analcmie se présente dans la même île, sous forme de trapézoèdres dont les faces et les arêtes sont assez nettes ; ces cristaux ont quelquefois réunis en masses ; ils sont de couleur rougeâtre, et leur surface est terne, sans doute par altération postérieure à leur formation.

Albite.—Cette espèce ne m'a pas offert de caractères particuliers, du moins dans les échantillons que j'ai pu recueillir.

Spath d'Islande.—Le carbonate de chaux, à l'état spathique ou lamellaire, est assez fréquent au lac Supérieur : il sert quelquefois de gangue aux filons, d'autres fois il traverse, sous forme de veines, diverses autres roches ; il remplit souvent les cavités arrondies des roches amygdalaires, etc.

Il se montre dans certains gisements très cristallin et transparent. J'ai trouvé des échantillons qui montraient d'une manière très prononcée le phénomène de deux images au travers de leur masse, c'est-à-dire la double réfraction.

MINÉRAIS.

Les principaux minerais ou espèces minérales à éléments métalliques dominants, que je signalerai au lac Supérieur, se rapportent surtout aux genres cuivre, zinc, plomb, fer, argent, or, et cobalt.

Cuivre natif,
Pyriteux jaune,
Panaché,
Malachite,
Azurite,
Zinc sulfuré (blende),
Plomb sulfuré (galène),
Do argentifère,
Fer sulfuré (pyrite),
Ses qui-oxidé (oligiste),
Oxidulé (aimant),
Sesqui-oxidé hydrate (limonite),
Argent natif,
Or natif
Cobalt arséniaté (rose), etc.

Le cuivre natif est l'une des espèces les plus importantes parmi les minerais de notre rive canadienne du lac, aussi bien que de la rive américaine ; il existe sur une multitude de points ; je le citerai principalement.

Dans la baie de Batchewaunaung, à Mamainse, à Pointe aux Mines, dans l'île de Michipicoten, etc. Il git au sein des grès, des trapps, et plus souvent des amygdaloïdes.

Il est quelquefois en cristaux imparfaits, d'autres fois sous forme de ramifications irrégulières, fréquemment en particules anguleuses, ou lamellaires, et habituellement dans les roches amygdaloïdes, il est en gouttelettes remplissant les cavités nombreuses de ces roches.

Les sulfures et autres combinaisons de cuivre telles que cuivre panaché (Phillipsite), pyrites jaunes, carbonate, etc., ne se trouvent pas dans les mêmes gisements que le métal simple; on les rencontre plutôt dans les greenstones.

Je les ai constatés à Mamainse, à Mica Bay, au nord de Slate Island, le long de la côte N. O. de Thunder Bay, etc. Ils n'en fournissent aucune variété bien remarquable, minéralogiquement parlant, sauf peut-être une très belle malachite fibreuse, zonée, à Mamainse.

Je n'ajouterai rien non plus, ici sur les espèces métalliques appartenant aux autres genres que j'ai énumérés ci-dessus; elles n'offrent rien de particulier, excepté peut-être l'argent natif, dont l'association est si curieuse avec le cuivre natif; ces deux métaux ne sont jamais intimement unis, même quand ils sont le plus rapprochés sur une gangue commune.

J'ai trouvé de l'argent natif à Mamainse, dans l'île Michipicoten, etc.

L'or existe en paillettes dans le sable de la rivière Michipicoten, surtout près de la chute, en haut des rapides.

Le fer oligiste existe aussi, à Mamainse; la blende et la galène se rencontrent dans le même district, et le long de la côte nord de Thunder Bay.

DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE, ROCHES, MINÉRAUX, ET MINÉRAIS.

Reprenons maintenant les principales masses minérales que nous avons précédemment décrite dans leur composition, pour jeter un coup d'œil rapide sur leur répartition générale le long de la côte canadienne du grand lac. Dans ce nouvel examen, il est naturel que nous suivions l'ordre même du voyage; nous commencerons donc à partir du Sault Ste. Marie, extrémité sud-est du vaste bassin, pour continuer de là, en longeant le bord jusqu'à l'extrémité opposée, vers le nord ouest, à Pigeon River.

A *Pointe aux pins* existe un dépôt tertiaire contenant des coquilles conservées avec leurs couleurs naturelles et par conséquent d'âge assez moderne; quelques échantillons que j'ai recueillis dans cette localité sont déposés au muséum de Paris où M. le professeur Valenciennes a bien voulu nous promettre de les déterminer. Dans la même circonscription, mais sur un point que je ne saurais pour le moment préciser, existe un gisement de fer oxydulé (fer aimant ou fer magnétique;) le minéral est une masse pure, laminaire, qui porte tous les caractères d'un excellent produit à exploiter.

Gros Cap.—Situé immédiatement au nord de Pointe aux pins m'a fourni une sorte de roche trapéenne, paraissant altérée, de couleur grisâtre, avec partie d'un vert jaunâtre qui semble de l'épidote. Près de la côte aussi, j'ai recueilli un calcaire très compacte, d'un gris clair, empâtant des portions de jaspé rouge.

A l'ouest de *Goulais Bay*, j'ai trouvé l'île Parisien composée aussi de grès diversement bigarrés.

Dans la *Baie de Batchewanaung*, plus au nord des places précédentes, gisent des grès quartzeux, phylladifères, en même temps chargés d'une assez forte proportion de matière feldspathique décomposée, et diversement bigarrés de rouge lie-de-vin ou de vert, cette dernière couleur étant due spécialement à la matière phylladienne. Ces grès contiennent par places, du cuivre natif.

Vers le N. E. de la baie, existe aussi un gisement abondant d'argile marneuse feuilletée, d'une couleur générale rose pâle, mais rubanée par place, de teintes plus foncées.

Ces fines particules siliceuses qu'elle contient donnent promptement un très beau poli aux surfaces métalliques que l'on frotte avec la substance ; l'effet, dans ce cas est analogue à celui produit par le tripoli, et sous ce rapport, peut-être y aurait-il avantage à exploiter le gisement. Dans les mêmes parages j'ai recueilli une sorte de roche altérée, bréchiforme, qui peut-être n'a pas été sans aucun rapport avec la formation de la roche terreuse feuilletée précédente.

Mamainse, au N. O. de la baie Batchewanaung, m'a fourni de nombreux spécimens de roches et minéraux :—une sorte de greenstone à éléments bruns et verts, contenant quelques particules disséminées de cuivre phillipsite et de malachite ; la même roche ou une variété très voisine, avec fer oligiste (sesqui-oxidé) lamellaire, mêlé de calcaire spathique ; un singulier aggrégat assez grossier, de portions quartzzeuses plus ou moins mêlées d'une matière terreuse blanche, feldspathique, et coloré légèrement par le sesqui-oxide de fer ; cette roche nous a semblé porter quelques traces d'altération : diverses variétés d'une roche rougeâtre, paraissant être une argile endurcie, quelque fois schistoïde et sonore comme certains tripolis ; des échantillons de cette roche montrent des cristaux très nets de feldspath altéré disséminés dans la pâte. Serait-elle un détritit d'anciens porphyres rouges ? la présence des cristaux de feldspath avec la forme qu'ils ont habituellement dans les porphyres me porterait à adopter cette opinion.

Aux matières minérales précédentes qui enrichissent les localités de *Mamainse*, j'ajouterai les différents minerais des nombreuses concessions de ce point : cuivre carbonaté bleu, et cuivre carbonaté vert, terreux ; malachite fibreuse, zonée, aussi belle pour sa qualité à être polie que la pierre analogue de Sibérie ; cuivre panaché, (*Phillipsite*) en veine dont les sahlbandes sont serpentineuses ; cuivre natif en masses ramuleuses imparfaitement cristallisées à la surface, avec gangue de spathe d'islande dans quelques échantillons, et quartz hyalin dans d'autres.

Parfois, au cuivre métallique est associé un peu d'argent. Nous ajouterons aussi parmi les minerais, du sulfure de zinc, (*blende*) de la galène argentifère avec baryte sulfatée, etc. L'exploitation de certaines mines de *Mamainse* remonte très haut dans les temps ; elle était déjà pratiquée par les indiens avant la conquête. Une masse de mimosite arrondie en forme de marteau qui a été trouvée dans l'une de ces mines, servait sans doute aux habitants primitifs à broyer le minéral. A *Mica Bay* le minéral de cuivre panaché et de pyrite jaune, dans une gangue de quartz hyalin cristallisé sous forme de groupes rayonnant de différents centres et terminés de pyramides. Dans le même endroit, un calcaire spathique chargé de malachite terreuse.

A *Pointe-aux-Mines*, non loin et au Nord de *Mica Bay*, j'ai observé une sorte d'aggrégat rougeâtre, à portion de quartz dominant, un peu de mica, et de la chaux carbonatée ; au sein de la roche était disséminé du cuivre natif.

Les rapides de la *Rivière Montréal* se précipitent sur une roche fort remarquable de feldspath arthose largement spathique avec un peu de quartz cristallin ; c'est une véritable pegmatite à gros éléments. Dans les mêmes environs, certaine variété de syénite comprend, fait rare, une matière ayant toute l'apparence de l'épidote, qui remplace le hornblende. L'île *Montréal* est encore formée de grès analogue à celui de l'île Parisien déjà cité.

Au nord, un peu Est de cette île, le promontoire sur la côte est un granite type, avec ses trois éléments ordinaires parfaitement distincts, et offrant une particularité digne d'être signalée : qu'il contient deux espèces de feldspath : orthose rose de chair, et albyte blanc grisâtre à gouttières, dues aux lames hémytropes caractéristiques de cette espèce. Nous verrons ailleurs comment je tire parti de la nature des feldspaths pour distinguer l'âge relatif des roches dites cristallines.

Le granite précèdent, dans les mêmes massifs, passe, par place, à la pegmatite, par diminution ou disparition complète du mica.

Vers l'est du promontoire précédent, le point particulier d'*Agewan* fournit d'abord une sorte de trapp ou mimosite à structure un peu cristalline, qui se présente extérieurement, sous forme de gradins. La roche traverse du quartz cristallin.

Avant d'arriver au cap *Gargantua*, en continuant à suivre la côte, on observe des masses syénitiques à feldspath orthose rose lamellaire très abondant, un peu de quartz, et quelques particules verdâtres de la matière amphibolique.

Au cap *Gargantua* existe de nouveau un système bien tranché de roches trappéennes, parfois celluleuses et ternes, rappelant certaines basanites de M. Cordier, et d'autres fois plus compactes, avec amygdaloïdes verts, et de nombreuses agates; dans toutes ces roches le cuivre natif abonde.

Les flots en face du cap sont formés aussi de trapp celluleuse sur les surfaces exposées aux éléments ambiants, et montrent une tendance à la structure amygdaloïde à l'intérieur; ils sont noirâtres et paraissent altérés.

L'un des flots autour du cap *Gargantua* fournit aussi un trapp noir dont quelques échantillons montrent au sein de la pâte des parties blanchâtres cristallines analogues pour leur forme intérieure aux mâcles des schistes noirs de Bretagne.

Entre *Gargantua* et cap *Choyé* de nouveau apparaissent par places, les mêmes granites parfaits et pegmatites que nous avons déjà signalés au promontoire sur la côte vis-à-vis le nord de l'île *Montréal*; ils se montrent ensuite tout le long de la côte, à partir de cap *Choyé* jusqu'aux environs de *Michipicoten river*.

Au delà du cap *Choyé*, à *Pointe Brûlée* se trouve un conglomérat d'orthose et de quartz; et sur un autre point, un aggrégat grossier de quartz hyalin et de calcaire spathique parsemé de pyrites jaunes de cuivre.

Au nord de *Michipicoten River* j'ai suivi une roche de phyllade parfaitement accentuée, plus ou moins satiné suivant la quantité de talc, d'un gris verdâtre, très schistoïde, traversé sur différents points de veinules de quartz cristallin.

De *Michipicoten Harbour*, en continuant à longer la côte, mais cette fois dans une direction faisant un angle presque aigu avec la direction moyenne précédente, on rencontre une autre variété de roche schisteuse, un talschiste vert foncé, par place très pétrosiliceux, contenant quelques parties de roches étrangères, commençant à présenter quelques veinules de pyrite. Dans la même direction de côte en s'éloignant ouest de *Michipicoten Harbour*, on remarque un magnifique type d'amphibolite schistoïde dans laquelle le hornblende fibro-lamellaire vert foncé est des mieux caractérisés. Ensuite la côte au Nord-Est et au nord de l'île *Michipicoten* montre un grand développement de mimosite.

Au nord de la même île dominant des pegmatites à feldspath rose très abondant, qui passent à la syénite par une très faible quantité de matière amphibolique; de plus, un granite à très petit grain, montrant une tendance à la structure feuilletée et par places passant à des pegmatites, en particulier à la pegmatite précédente. Plus loin vers l'ouest, sur la côte, à *Rivulet*, se montrent les trapps les mieux caractérisés que nous ayons rencontré jusqu'à présent, au même endroit gisent des mimosites à grains cristallins de plus en plus ténus. A *Rivulet* commence aussi un beau type de syénite, qui ensuite se reproduit sur différents points de la côte; et sur une très longue étendue jusqu'au nord de *Pic Island*; feldspath orthose rougeâtre d'une teinte très animée, hornblende vert foncé, avec ses caractères habituels, peu ou pas de quartz dans ce dernier minéral, la roche devient une diorite. On peut dans cette localité, détacher sur place des échantillons fort curieux qui retiennent la matière trappéenne sur deux faces parallèles.

Mais nous voici arrivé sur la portion de la côte qui fait face au nord de l'île *Michipicoten*, et nous l'avons même dépassée un peu vers l'ouest, nous quitterons momentanément cette direction, pour nous rendre dans l'île *Michipicoten* elle-même, qui mérite à tous égards une description spéciale.

Île Michipicoten.— Cette île est située dans la direction d'une ligne qui partant

de Mamainse au S. E. toucherait par sa pointe orientale, et par son autre extrémité atteindrait Otterhead au N. O., aussi sa constitution géologique partage-t-elle à la fois celle des deux points extrêmes que nous venons de noter.

Nous signalerons en particulier dans cette île que nous avons spécialement étudiée, les principaux groupes suivants de matières minérales : trapps amygdaloïdes, agates, cuivre natif, grès, et conglomérat. Donnons rapidement quelques détails sur chacun d'eux, en commençant par le dernier.

Le conglomérat à Michipicoten, est une roche fort remarquable, qui nous a frappé par ses caractères extérieurs, et sa singulière nature; nous avons eu de la peine, au premier abord, à la déterminer.

Elle présente tous les caractères d'une roche remaniée, sur un fond ou pâte imparfaitement cristalline, d'éclat terne, de couleur rougeâtre, parsemée de petites taches vertes, et d'apparence syénitique, on voit des galets ou cailloux roulés, arrondis, de grosseurs diverses, depuis celle du poing à celle d'un pois ou d'une noisette, et de même composition que la pâte. Cette roche paraîtrait réunir tous les caractères d'un conglomérat, c'est-à-dire d'une masse qu'on suppose comme on dit être remaniée par les eaux provenant d'un porphyre syénitique ou d'une véritable syénite. Elle est parsemée de cuivre à l'état de sulfure, et par place, de malachite; on n'y distingue pas de cuivre métallique. Elle ne serait donc pas du même âge que les grès suivants.

Les grès en l'île de Michipicoten, sont composés d'une forte proportion de grains de quartz, et d'une quantité plus faible de particules feldspathiques roses, le tout coloré de sesqui-oxyde de fer, et imprégné de cuivre métallique.

Les trapps offrent diverses variétés de structure et de compacité. Ils passent par divers degrés à la structure amygdalaire. Les roches amygdalaires sont plus variées encore que les trapps proprement dits; pâte de couleurs diverses, rouge-sale, grisâtre, verdâtre, brune, etc; texture compacte, ou terreuse, par divers degrés; cellules ou cavités rondes, ovalaires allongées, etc. Les matières de remplissage de ces cavités sont très multipliées quand à l'espèce: quartz hyalins en petit cristaux bi-pyramidés, stilbite en décomposition, heulandite rouge, laumontite, épidote, matière verte particulière à ces sortes de roches, spath d'Islande, silice à divers états, principalement à celui d'agates; les agates elles-mêmes fournissant de nombreuses variétés: calcédoine, cornaline, agate couleur améthyste, agate zonée, géodes d'agate avec quartz hyalin au centre, ou cristaux améthyste, ou enfumés ou incolores, etc. La matière d'agate enveloppe quelquefois d'une manière fort curieuse des rhomboèdres, gros comme le pouce, de spath d'Islande. J'ai trouvé aussi dans les roches amygdalaires un jaspe noir à cassure un peu résineuse ou *Lydienne*, un jaspe rouge de sang, une autre variété de la même roche, d'un vert foncé uniforme qui fournirait une magnifique pierre à polir.

Dans les roches amygdalaires, mais hors des cavités arrondies proprement dites, j'ai observé également des portions assez considérables de spath d'Islande, soit sous forme de veines, soit sous celle de masses irrégulières; une belle variété d'analcime en cristaux trapézoïdaux très nets et agglomérés et unis par un lien ferrugineux: les facettes de ces cristaux sont un peu rugueuses, ne présentent pas d'éclat, et paraissent avoir subi un commencement d'altération; des échantillons de mésotype bien cristallisé, en prismes à 4 faces, surmontés de pyramides quadrangulaires, teints de rouge comme ceux de l'espèce précédente; de l'épidote verte ou veines calcaires; une belle prehnite concrétionnée, tuberculeuse à la surface, fibreuse et souvent rayonnée à l'intérieur, de la couleur vert-clair qu'on lui connaît, associée dans quelques échantillons à de l'apophyllite lamellaire, diverses autres espèces qui ne sont pas encore bien déterminées.

Enfin, le minéral le plus important au point de vue de l'utilité, dans l'île Michipicoten, est le cuivre natif, qui gît au sein des roches amygdalaires, il présente toutes les formes qu'affectent elles-mêmes les cavités de la roche conte-

nante, généralement plus abondant lorsque la roche amygdalaire se trouve en même temps plus ou moins chargée d'une matière verte, tendre, d'aspect serpentineux. On le rencontre aussi, par fois, dans une sorte de roche très compacte, variée de rouge, de brun et de vert, très calcaire, ou il est disséminé sous forme ramusculaire, avec arêtes aigües, et de couleur noirâtre; contiendrait-il alors de l'argent? ce dernier métal, d'autre part, n'est pas étranger à l'île; nous l'avons constaté de manière à ne laisser aucun doute sur son existence dans une gangue de jaspe rouge et de calcaire. Retournons maintenant au point que nous avons laissé tout à l'heure sur la ligne de côte c'est-à-dire vers le nord de Rivu et.

La portion comprise entre *Otter Head* et *Pic River*, est formée d'un ensemble de roches granitiques; granite proprement dit, à énormes éléments de quartz et feldspath orthose, très peu de mica; pegmatite très feldspathique, rose, traversée de veines blanches de quartz cristallin; syénite également chargée de beaucoup de feldspath, avec faible proportion de quartz; ce dernier minéral aussi en filons, avec épidote disséminé. Au nord de *Pic River*, j'ai rencontré du talc, et de l'asbeste, accompagnant une veine de quartz.

Les roches du nord de *Peninsula harbour* sont de syénite; *Pic Island* est formée de masses de la même nature.

L'anse à la Bouteille, nord-est, vis-à-vis *Slate Island*, est occupée par une formation de micaschiste très micacé et feuilleté. Au même endroit j'ai recueilli un échantillon curieux d'asbeste dans un quartz chlorité.

Plus au nord de *Slate Island*, une roche de greenstone est traversée de veines de calcaire spathique, et parsemée de pyrites jaunes de cuivre; les échantillons sont, en même temps, encroûtés de matière serpentineuse. Ne serait-ce pas là un bon caractère pour distinguer dans les roches d'un vert-noirâtre ou noires, à structure finement cristalline, ou tout à fait compacte, qui se montrent si fréquentes et abondantes en différents points le long de la côte que nous avons jusqu'ici parcourue, ne serait-ce pas disons nous, un bon caractère pour distinguer celles à composition pyroxénique des autres qui constituent l'amphibole. La matière serpentineuse nous a semblé généralement associée à ces dernières, en même temps que la pyrite jaune de cuivre, tandis que les deux substances nous ont paru manquer complètement dans les roches, où diverses circonstances nous portaient à voir une pâte de pyroxène.

Ce caractère s'ajouterait à celui de la nature du feldspath, pour séparer les deux substances, amphibole et pyroxène, si difficiles d'ailleurs à distinguer l'une de l'autre, comme nous l'avons vu.

Les *Ecrits* au nord de *Slate Island*, sont formés de pegmatite, feldspath rose, à larges lames, et un peu de quartz.

Slate Island est très curieuse par ses talschistes blancs, un peu satinés, très feuilletés, et parsemés d'une quantité de parties brunes à cassure terne, amorphé, qui paraissent des grenats décomposés. Dans la même île existe une roche très dure, amorphe, d'un vert pistache, que l'on dirait de l'épidote compacte.

Enfin j'ai recueilli une roche très singulière, noirâtre, à cassure et éclat résinoïde, parsemée de petites portions cristallines lamellaires, à éclat vitreux, probablement d'une espèce de feldspath qu'il serait bien intéressant de déterminer, au point de vue de l'âge relatif de la roche.

Elle est tout à fait analogue, par l'ensemble de ses caractères, à celle que les auteurs français désignent sous le nom de stigmatite, et qui ressemble un peu à l'obsidienne et à la rétinite. Nous arrivons maintenant aux groupes d'îles et d'îlots situés au nord-ouest du lac, et qui impriment une physionomie si caractéristique à cette portion du pays. Les îles suivent dans leur distribution, une ligne un peu coudée, vers la principale d'entre elles pour l'étendue, l'île de *St. Ignace*; à partir de là, la direction va sensiblement du N. E. au S. O. L'une de ces îles, vers l'extrémité Est du groupe, immédiatement à l'Est de *St. Ignace*, occupée dans sa portion méridionale par la concession de *McGill*, est formée

de trapp un peu amygdalaire ; et sur la côte du sud, dans la même concession, on observe un trapp colonnaire en décomposition, ou basalte, comme on voudra le nommer ; une roche analogue, et de forme semblable existe à l'extrémité N. E. de l'île Royale.

A quelque distance du trapp, dans la même concession, existe un dépôt de combustible dont le caractère est parfois très résineux, la cassure et le reflet analogues à ceux de l'antracite ; cependant le minéral est plus terne et amorphe en d'autres points ; et il est au contact du trapp.

En l'île *St. Ignace* on observe une profusion de roches très variées ; mimosite à grains cristallins au voisinage de trapp, syénite en contact avec les mêmes roches ; porphyres rougeâtres, quartzifères, ternes, à divers degrés d'altération ; une sorte de roche à texture amorphe, incomplètement compacte, de couleur rougeâtre, mêlée de portions schisteuses en quelques points, et de petits fragments évidemment roulés dans d'autres, qui paraîtraient avoir été une sorte de débris porphyritique, peut-être liée au porphyre décomposé précédemment signalé, et ayant subi plus tard des altérations. Certains îlots près de *St. Ignace* sont de *greenstone vert compacte*.

L'île *Hopkins* se compose de porphyres altérés qui ressemblent beaucoup à la roche que les géologues français appellent argilophyre. L'une des îles à l'extrémité du groupe, celle qui porte le nom de *Derbyshire* (concession) est aussi l'une des plus intéressantes sous le rapport de sa constitution : on y distingue des roches amygdaloïdes, des trapps basaltiques, d'autres trapps intercalés entre des calcaires et des roches rougeâtres qui se divisent en dalles, minces, sonores, et présentant de l'analogie avec la roche rouge, terne, sub-compacte que nous avons déjà signalée à *St. Ignace* ; mais elles sont bien plus fissiles sur d'autres points de la même île (*Derbyshire*), la roche rouge précédente moins feuilletée ressemble de plus en plus à celle de *St. Ignace*. A *Roche de Bout*, près d'*Agate Harbour*, S. O. de l'île *St. Ignace*, je signalerai une masse fort remarquable, d'un rouge vif, à pâte pétro-siliceuse, éclat un peu résineux, à cassure raboteuse, contenant des particules de quartz hyalin disséminées, et d'autres de feldspath lamellaire vitreux. Cette roche a un aspect porphyroïde. Elle est traversée, sur certains points, de bandes irrégulières de pétro-silex gris quartzifère, et se montre parfois aussi toute pénétrée de boules du même pétro-silex tuberculeuses à leur surface, et se détachant assez facilement de la gangue. Elle nous rappelle jusqu'à un certain point la variété de roche porphyroïde, à nodules également ronds, que les français appellent *pyroméridc*, et qui se trouve dans l'île de Corse. Les boules ici ne sont point des boulders, c'est-à-dire des cailloux qu'on suppose d'être jadis arrondis par les transports au sein des eaux ; c'est un simple jeu de consolidation qui, jusqu'à un certain point, a été régi par la loi du retrait, lorsque la roche d'abord à l'état de pâte, est venue plus tard à se durcir et à se consolider, ou à un état particulier du jeu des courants encore peu connu pendant la re-décomposition des roches.

Enfin dans quelques uns des îlots extrêmes, j'ai observé une roche verte, chloritique, assez compacte, pénétrée de pyrite jaune de cuivre, et de calcaire spathique.

Nous quittons ici les îles pour continuer rapidement notre exploration de la rive du lac, en tournant vers le cap *Thunder*.

La chaîne montagneuse qui longe la côte orientale de *Thunder Bay* est couronnée d'un grès blanc à grains de quartz, sensiblement pur, et légèrement feldspathique.

La côte au nord de *Thunder Bay* m'a fourni un ensemble de roches difficiles à déterminer, parmi lesquelles une sorte d'agglomérat, avec portions anguleuses engagées dans une masse dont les parties sont tellement liées qu'on a de la peine à les distinguer. La composition de cette roche paraît principalement feldspathique.

Le long de la même côte, j'ai visité diverses concessions, et constaté surtout les minerais suivants :

Blende lamelleuse dans une gangue de quartz cristallin empâtant en même temps quelques portions angulaires de trapp. Le même sulfure métallique avec un peu de galène dans un quartz hyalin cristallisé de diverses couleurs, principalement améthyste ; et, comme précédemment, encore des fragments anguleux de trapp empâtés dans la masse, sur certains points de ces districts miniers, on recueille de magnifiques groupes de cristaux de quartz hyalin améthyste, et j'ai détaché de volumineux échantillons où se voit le bizarre phénomène de gros fragments anguleux de syénite, de trapp, de pétro-silex, etc., dans une gangue de quartz hyalin en beaux cristaux de diverses variétés.

Aux *Châtes du Kaministiquia*, dans la direction ouest de Fort William, commence à apparaître une roche très singulière, et que nous avons eu de la peine au premier moment à déterminer.

Elle est noirâtre ou d'un brun noirâtre, dure, très fissile, au point de fournir des lames de seulement quelques millimètres d'épaisseur, se divisant par fois en solides pseudo-réguliers d'un nombre variable de côtés, analogues aux prismatoïdes de basalte. Sa composition nous a paru semblable à celle des trapps ; mais ici se présente une question : la pâte résulte-t-elle d'un détrit de trapp, ou bien est-ce la matière même du trapp qui s'est étalée ainsi au moment de sa formation, acquérant cette structure feuilletée ? Je ne saurais, quant au présent, répondre avec connaissance de cause. Elle contient quelquefois des bandes de silex. Je l'ai suivie à partir des châtes de Kaministiquia, tout le long de la côte nord-ouest de Thunder Bay ; de là elle se continue dans la direction nord-est.

Parmi les roches qui composent plus particulièrement la côte à partir de Kaministiquia, et à s'arrêter près de Pigeon River, j'ai remarqué une greenstone avec matière serpentineuse, et parsemée de pyrites jaunes de cuivre. J'ai aussi trouvé sur un point une eurite d'une texture très uniforme. Ici devait s'arrêter mon tour d'exploration, car au-delà commençait la rive américaine que de savants géologues des états du nord ont étudiée avant nous, avec beaucoup de soins. Pendant ce voyage qui a été très long, si on l'estime par les distances parcourues, mais qui malheureusement a été trop court, si l'on songe aux difficultés de toutes sortes qui l'ont accompagné, je n'ai pu saisir que rapidement les traits généraux qui distinguent la contrée ; cependant d'après les faits recueillis, les jalons posés de distance en distance, et la constatation des matières minérales sur place, tel que je viens de vous le décrire, j'ai pu dès aujourd'hui établir d'une manière générale la constitution géologique de ce pays.

STRUCTURE ET ORIGINE DES MASSES.

Le long de la côte canadienne du lac Supérieur, bien plus que sur la rive américaine, les formes extérieures sont variées, et la structure des masses minérales est complexe.

D'abord, quand à la forme extérieure et aux reliefs, la contrée est parcourue par plusieurs chaînes distinctes ; au N. O. une chaîne qui se dirige N. 5 à 10 degrés, Est à sud, 5 à 10 degrés O.

Au N. E. deux autres chaînes principales ; la première, courant dans la direction N. O., à S E., et la 2^e du N. E. à S. E. Cette dernière, à la hauteur de Michipicoten, du côté de l'Est, prend d'abord la direction E. 5 degrés N. et revient plus tard à la direction N. E. cette chaîne, ensuite, se bifurque : un rameau qui court à Michipicoten, et l'autre vers Kewenaw Point ; tout comme la première qui se divise aussi pour fournir une branche parallèle à la rivière Ottawa.

Quand à la structure intérieure des masses : rarement apparaissent ces couches ou strates de formation aqueuse dont la régularité, l'uniformité, la continuité sur de larges espaces, la superposition, et les fossiles, rendent la détermination si simple et si facile. Les roches présentant cette structure, et qui ont pu être déposées au sein des eaux, n'apparaissent que d'une manière exceptionnelle, par lambeaux très restreints et isolés, dans la région qui nous occupe; ce sont des conglomérats, à l'île de Michipicoten ou sur quelques autres points; nous avons vu aussi des grès dans les îles, vers l'extrémité sud de la rive orientale, le long de la Baie Thunder, etc. On pourrait ajouter à ces masses stratifiées les schistes ou plutôt ces sortes de roches à structure plus ou moins schistoïdes, rougeâtres, qui se montrent sur différents points, surtout dans la direction ouest du lac, et en particulier dans quelques unes des îles au nord, à St. Ignace, à Derbyshire, etc. Mais ces roches portent des traces profondes d'altération, et bien que leur structure soit celle des sédiments qu'on suppose déposés au sein de l'élément aqueux, leur composition n'indique pas exactement ce genre d'origine.

La plus grande partie des masses minérales qui gisent à l'ouest, au nord et à l'est du grand lac, présentent des accidents de forme et de disposition qui diffèrent complètement de celles des roches précédentes; aucun indice de stratification, dans le sens précis de ce mot; ce sont des formes arrondies ou aigües, entières ou découpées, sans divisions régulières à l'intérieur, et qui changent d'un point à l'autre; leur composition minérale est toute différente de celle des produits aqueux, et comprend presque exclusivement des espèces de la classe des silicates, (feldspath, amphibole, pyroxène, mica, etc.) elles se montrent très souvent traversées de bandes étroites qui diffèrent elles-mêmes par leur nature de la roche encaissante; ces bandes, (filons, veines ou dykes, ainsi qu'on les appelle diversement suivant le cas,) sont généralement le milieu où gisent les matières métalliques.

Pour débrouiller le chaos, parmi tous ces accidents si variés, le géologue ne possède guère d'autres moyens que ceux fournis par la composition relative des masses, par les rapports des uns aux autres, et par la direction et l'inclinaison des bandes qui les traversent.

Réunir et co-ordonner les moyens était une tâche longue et difficile; les détails de structure et de forme se multipliaient à chaque pas. Mais je me suis efforcé de saisir au moins les traits les plus caractéristiques.

Je me suis attaché surtout à bien connaître les gisements des métaux utiles; ceux de cuivre ont spécialement fixé mon attention. Le métal à l'état natif se trouve exclusivement au lac Supérieur, on l'a souvent indiqué comme disséminé dans le trapp, et l'on a dit qu'il avait été produit en même temps que cette roche; mais les faits ne m'ont rien fourni à l'appui de cette opinion; les filons de cuivre il est vrai, courent quelquefois parallèlement aux bancs de trapp, disposition qui a pu les faire considérer comme contemporains de cette roche; mais souvent aussi ils coupent à angle droit les terrains: en dehors, on ne trouve que de pauvres traces de cuivre; dans les grès et conglomérats, on en rencontre plus abondamment, il est vrai, dans les amygdaloides du trapp, mais sa présence ici s'explique aisément par la nature poreuse de la roche et par le contact immédiat des filons. Il m'a paru de plus que les gisements du cuivre, dans la région canadienne du lac, ne différeraient pas sensiblement de ceux de la contrée sud; on connaît parfaitement la disposition du minéral sur divers points de cette contrée; les travaux d'exploitation infiniment plus nombreux, plus anciens, et poursuivis à de plus grandes distances ou profondeurs, ont dévoilé dans leurs plus minimes détails leur allure et leur disposition; ils ont du reste été décrits par des géologues expérimentés, et surtout récemment par un habile ingénieur français, M. Rivot, professeur à l'école impériale des mines de Paris; nous empruntons à sa description quelques détails qui achèveront de nous faire connaître l'état naturel du cuivre dans nos pos-

sessions, état qui, je le répète, ne diffère pas sensiblement de celui des minerais sur la rive opposée.

“ Le gisement de cuivre, dit M. Rivot, à la pointe de Kerwenaw et dans l’île Royale, affecte trois manières d’être, au premier abord différentes, mais qui résultent de la même action :

“ 1o. En filons à peu près verticaux, sensiblement perpendiculaires à la direction des bancs de trapp et des couches de conglomérat, traversant presque sans déviation ces deux terrains et même les grès.

“ 2o. En filons parallèles aux bancs de trapp, soit à la fois en direction et en inclinaison, soit seulement en direction. Les premiers sont des filons de contact, intercalés entre les bancs de nature différente, les seconds sont des filons véritables, presque toujours accompagnés de veines importantes pénétrant entre les bancs de la roche encaissante. Ils n’ont été explorés jusqu’à présent que dans le trapp; on ne les a jamais cherchés dans le conglomérat, l’expérience ayant prouvé que ce terrain n’est pas métallifère.”

D’ailleurs les recherches y seraient coûteuses, attendu qu’il est en grande partie recouvert par des alluvions.

“ 3o. Enfin, le cuivre natif est disséminé dans les bancs d’une amygdaloïde très poreuse; la richesse de ce gisement est faible; le cuivre n’y existe en quantité un peu notable que dans le voisinage des filons transversaux ou des filons parallèles à la direction des terrains.”

Quoique je n’adopte pas complètement dans certains détails, la manière de voir de M. Rivot, et que des travaux d’exploitation postérieurs à sa visite parmi nous aient fourni des résultats qui ne sont pas tout-à-fait en accord avec ses assertions, cependant la description qu’il donne des gisements de cuivre, au sud du lac Supérieur, est vraie dans son ensemble, et s’applique aussi jusqu’à un certain point, aux gisements analogues dans l’ouest, le nord et l’est de la ceinture canadienne.

“ La richesse des filons, et la nature de leur gangue, a dit aussi M. Rivot, présentent des rapports intéressants avec les roches qu’ils traversent. Dans les conglomérats, les filons n’ont pas de saillies, et la gangue est presque toujours de calcaire spathique blanc, laiteux, présentant des clivages très marqués; il est mélangé avec un peu de quartz.

“ Dans les bancs de trapp, les filons sont également remplis de calcaire spathique, du quartz, de la baryte sulfatée, et de la chlorite; ils offrent en outre une circonstance particulière qui consiste dans la présence de fragments anguleux de trapps, de toute grosseur, et dans celle de diverses zéolites, notamment de la prehnite, de la laumonite, de l’analcime, et de l’épidote. La prehnite est surtout fréquente; elle est en cristaux mamelonnés disséminés dans les géodes ou voisinage du cuivre, elle est intimement mélangée avec le quartz, et le feldspath, et forme une gangue compacte très dure, légèrement colorée en vert, et que les mineurs considèrent comme un indice de la richesse en cuivre.

“ Dans le conglomérat, les filons ne présentent ordinairement qu’une seule veine bien encaissée, dont la puissance varie de 0^m,35 à 2^m. dans le trapp, au contraire, les veines latérales paraissent assez fréquentes et s’écartent parfois beaucoup de la veine principale; elles offrent du reste les mêmes dispositions de remplissage dans les zones correspondantes. La puissance des filons est très variable, elle dépasse 3^m. dans les renflements et descend à 0^m,15 et même 0^m,10 dans les étranglements, elle est plus grande dans les amygdaloïdes que dans le trapp compacte, plus forte vers le nord que vers le sud, sa valeur moyenne paraît être comprise pour les différents filons entre 0^m,25 et 0^m,85. Les filons contiennent quelquefois, avec le cuivre, de l’argent. Le cuivre se présente soit à l’état natif soit à l’état de minéral, tel que “cuivre pyriteux, cuivre sulfuré, cuivre gris, etc., l’argent est toujours à l’état natif, il est quelquefois seul dans le calcaire spathique, mais souvent mélangé avec le cuivre; ces deux

“métaux adhèrent fortement l'un avec l'autre, au point que l'on peut travailler le cuivre à froid sans séparer l'argent, mais ils ne sont jamais combinés chimiquement; le mélange existe toujours, même en parties discernables. L'analyse n'indique pas d'argent dans les échantillons de cuivre dans lesquels ce métal ne se voit pas distinctement.

Maintenant, me demandera-t-on, qu'elle fut la source de toutes ces riches concentrations de métal au sein des roches? ma réponse, vous la connaissez à l'avance, je l'ai donnée déjà, dans mon premier rapport sur l'exploration des lacs Supérieur et Huron; la source de tous les métaux existe primitivement dans les roches qui composent l'écorce solide, une force puissante les choisit, les sépare, les dispose, suivant certaines directions déterminées: cette force est l'électricité. Elle s'est exercée énergiquement, aux différentes époques géologiques, elle agit encore aujourd'hui, et c'est à son action que j'attribue la formation des filons, des veines, et des amas métallifères.

Je n'ai pas besoin d'énumérer dans ce rapport toutes les règles suivant lesquelles les roches se décomposent et recomposent, de même quand à la formation métallique qui se trouve dans différentes roches, j'ai déjà décrit en général dans mon rapport précédent. Mon opinion repose sur les faits les plus précis, observés avec soin, non seulement dans la contrée qui a été l'objet spécial de mes recherches, mais encore sur tous les points du globe où l'on a constaté la présence des minerais, parmi ces faits, je citerai surtout les rapports intimes qui lient d'ordinaire la matière métallique à la gangue des filons, et à la roche qui les encaisse.

Au lac Supérieur le phénomène est frappant; nous l'avons vérifié en maintes circonstances; mais il n'est pas exclusif à ce pays; des exemples des mêmes rapports ont été signalés en d'autres contrées.

“Souvent dit M. Burat, dans son *traité* du gisement et de l'exploitation des minéraux *utiles*, les roches encaissantes semblent avoir exercé sur la composition des filons une influence notable. Cette influence paraît se rattacher à deux ordres de faits différents; les premiers purement mécaniques, les seconds chimiques.”

Dans le premier cas se trouvent les exemples classiques des filons de galènes du Derbyshire, traversant à la fois, les calcaires métallifères, les grès et les roches trappéennes qui se sont intercalées entre les couches de manière à présenter des alternances répétées; les filons larges et riches dans le calcaire, sont rétrécis, pauvres et souvent étranglés dans les grès et les trapps. A Andreasberg, on a souvent remarqué que les filons étaient plus riches et plus puissants dans les schistes que dans Kieselschiefer..... A Kronsberg, en Norwège, des filons minces à gangue de spath calcaire, courent dans un terrain de gneiss micaé amphibolique, quelques-unes des couches schisteuses sont pénétrées de cuivre pyriteux, pyrite, galène et blende; on les nomme *Falbanals*. C'est seulement lorsqu'ils traversent ces falbands que les filons contiennent l'argent natif et sulfuré, cristallisé ou filiforme, accompagné des pyrites et de cuivre pyriteux. Cette loi de groupement a été constatée jusqu'à 565 mètres de profondeur.

Certains filons de Saxe et de Bohême, traversant des couches de schistes et des masses de porphyre, s'enrichissent dans ces dernières roches, tandis qu'ils deviennent stériles dans le schiste, sans qu'il y ait pourtant variation de puissance. D'ordinaire on observe diverses circonstances, telles que l'adhérence du filon à la roche qui l'enrichit, la facilité de cette roche à se pénétrer elle-même de substances métalliques qui porteraient à croire qu'il y a eu une affinité réelle entre elle et les émanations métallifères; quelques filons de Joachimsthal semblent démontrer cette affinité.

Et ailleurs l'auteur ajoute: “On voit qu'il existe dans les districts métallifères des faits généraux qui guident dans la recherche des parties riches des filons. A ces faits généraux, basés sur les conditions de l'allure des filons et sur la nature

des roches encaissantes, on peut en ajouter beaucoup d'autres, fondés sur la variation des gangues et sur les relations qui existent entre certaines d'entre elles et les minerais.

Dans presque tous les districts de filons, il y a affinité de telle gangue pour tel minéral et répulsion pour telles autres. Il en résulte que les gangues telles que le quartz hyalin ou calcédonieux, la baryte sulfatée, le spath fluor, seront, dans certains cas, de précieux indices pour la recherche des minerais. D'autres fois ce sera un minéral qui servira de gangue à un autre plus précieux : un fer oxydé ou carbonaté, accompagnera des minerais de cuivre. " De ces savantes observations de M. Burat, laissons certaines interprétations qui ne seraient pas d'accord avec la théorie publiée dans mon dernier rapport de l'année 1856, et ne gardons que les faits ; ceux-ci sont des mieux constatés et prouvent évidemment qu'il existe une étroite connexion entre la nature de la matière du filon, et celle de la roche que cette matière traverse ; or si les substances métalliques étaient arrivées du centre de la terre, à l'état de fusion, et qu'elles eussent été injectées de bas en haut à cet état, comme on l'a prétendu, pourquoi montreraient-elles un choix si particulier pour telle ou telle roche traversée. Au contraire, dans ma théorie, les principes de toutes combinaisons se trouvant d'abord disséminés dans les roches, fournissent naturellement sous l'influence des actions électriques, des produits en rapport avec la nature des milieux qui les contiennent.

Il eût été de la plus haute importance pour moi, de pouvoir vérifier sur le plus grand nombre de points, au lac Supérieur, les rapports qui lient la nature de la matière métallique à celles des roches où nous la trouvons concentrée ; mais je réserve ce champ de recherche pour une plus favorable occasion.

AGE RELATIF DES DIVERSES FORMATIONS.

Les faits jusqu'à présent acquis sur la constitution géologique de la rive canadienne du lac Supérieur et les observations en particulier que j'ai recueillies moi-même, ne me paraissent pas encore suffire pour déterminer avec confiance les époques diverses auxquelles ont été formés les différents groupes de matières minérales précédemment décrits ; tout ce que je pourrai dire à ce sujet ne doit pour le moment être compté que comme hypothèse, et c'est à ce titre seulement que je présenterai les considérations qui vont suivre.

Ainsi que nous l'avons vu en traitant de leur origine, les masses minérales qui composent notre rive septentrionale constituent deux groupes distincts ; l'un dont les différents membres, évidemment déposés aux sein des eaux, contiennent des débris de corps organisés fossiles, ou sont régulièrement stratifiés, et sont représentés autour des grands lacs, principalement par des conglomérats, des grès et des calcaires ; l'autre groupe où les fossiles manquent complètement, dans lequel la structure est plutôt massive, et dont les matières constitutives sont des granites et diverses autres roches cristallines à silicates. L'âge relatif ne saurait être déduit des mêmes caractères pour chacun d'eux. L'époque géologique durant laquelle se sont accumulées les roches du premier genre, se révélerait surtout par la nature des fossiles qu'elles pourraient contenir ; mais dans la portion de la côte du lac Supérieur qui fait l'objet de ce rapport, les gisements fossilifères sont rares, ou même manquent tout à fait sur de certaines étendues. S'il est vrai, comme on l'a prétendu, qu'il y ait des rapports de nature minéralogique, de stratification, de direction ou de plongement, ou même continuation, entre les conglomérats et grès que nous avons signalés en certains points de cette région, par exemple le conglomérat à gros élément de Michipicoten et les grès qui constituent plusieurs des îles vers l'extrémité S. E., et s'il est vrai disons nous qu'il y est des rapports entre ces roches sur les deux rives, les unes partage-

raient nécessairement l'âge des autres ; les grès et conglomérats, vers la région sud ou américaine, appartiennent, dit-on, à l'époque silurienne inférieure, les roches analogues de la région nord appartiendraient à la même époque, mais les rapports dont il vient d'être question n'ont pas encore été, que je sache, constatés avec certitude ; et du reste, est-on bien sûr que les divisions répandues au sud du lac appartiennent au silurien inférieur. Nous ne serions pas éloignés de considérer ces divisions comme plus modernes, pour des raisons que nous expliquerons plus loin. Quant au système de roches cristallines ou azoïque (et c'est plus développé du côté du Canada) les fossiles et la superposition manquant comme caractères pour en déterminer l'âge, nous devons recourir à d'autres moyens, à la composition minérale particulière de chacune des formations.

A jeter un coup d'œil sur l'échelle comparée des roches à silicates disposées suivant leur ordre présumé de formation, il n'est pas difficile de s'apercevoir qu'aux étages inférieurs dominant le quartz hyalin, le feldspath et le mica ; plus haut dans la série, le mica disparaît, le quartz domine en quantité relative, l'amphibole commence à se montrer ; à un troisième niveau et le plus supérieur, le quartz à disparu lui-même, l'amphibole fait place au pyroxène. Une seule espèce minérale elle-même peut présenter aussi des différences de variétés suivant le niveau qu'elle occupe. Prenons par exemple le feldspath : dans les divisions inférieures de l'échelle des terrains, cette espèce est exclusivement l'orthose (à base de potasse), c'est le feldspath des granites ; on le reconnaît plus ou moins à sa couleur rose de chair ; sa pesanteur spécifique est moindre que celle des autres espèces du même genre ; sa teneur en silice est comparativement très grande. Dans les divisions moyennes, le feldspath orthose des roches à silicates diminue ou disparaît tout à fait pour faire place à l'espèce albite (à base de soude), habituellement de couleur blanche, d'une pesanteur spécifique un peu plus considérable, et facilement reconnaissable à des angles rentrants que présentent ses cristaux, angles dus au caractère de transposition des lames, auquel les minéralogistes donnent le nom d'émittropie.

Les divisions supérieures de l'échelle d'âge des roches à silicates sont signalées par l'apparition de deux autres feldspaths, de l'oligoclase d'abord, et ensuite du labrador ; dans l'oligoclase, la pesanteur spécifique augmente de plus en plus ; la couleur est d'un gris verdâtre, l'éclat est plus mat et la cassure moins lamellaire ; la teneur en silice diminue relativement aux deux autres espèces.

Dans le labrador le poids spécifique dépasse celui de tous les autres feldspaths ; la couleur est variable ; on aperçoit de fines stries sur lamelles de cassure, il est moins siliceux que l'oligoclase, c'est le plus moderne de tous ; associé au pyroxène, il constitue grand nombre de roches volcaniques, même de la période moderne. En résumé, différences dans l'espèce feldspath, suivant l'âge, par la pesanteur spécifique qui va en augmentant avec les époques de plus en plus nouvelles, par la teneur en silice qui diminue dans le même ordre, et par un ensemble d'autres caractères extérieurs.

Appliquons maintenant ce caractère si important de l'âge relatif des roches à silicates aux masses minérales du même ordre qui constituent notre côte canadienne, si nous examinons ces masses sous le rapport de leur composition, nous distinguons parmi elles trois groupes principaux ; 1o. le *granite* et les roches qui lui sont subordonnées ; dans ce premier groupe, le mica est au nombre des éléments essentiels, le quartz hyalin abonde, le feldspath se rapporte à l'espèce orthose, ce sera donc pour nous le plus ancien groupe.

2o. La *Syénite* et les deux roches principales qui lui sont associées, la diorite et les greenstones ; ici le mica a fait place au hornblende, le quartz, à peu près totalement disparu ; et quand aux feldspaths, à l'orthose vient s'ajouter l'albite, qui même quelquefois, en particulier dans les diorites, devient exclusif ; ces roches, suivant notre opinion, devront occuper dans l'échelle des époques relatives un ordre moyen.

30. La *Mimosite*, avec les *trapps* et les amygdaloïdes. Dans ce groupe, au lac Supérieur, le pyroxène domine évidemment, bien que je n'aie pas encore eu l'occasion de le constater sur des échantillons certains, le feldspath appartient à l'oligoclase ou au Labrador, plus probablement à ce dernier, comme j'ai eu l'occasion de le constater sur un échantillon bien caractérisé de l'une des îles au nord du lac. Le feldspath avec concours du pyroxène, place, sans que le doute soit possible, le groupe des roches trappéennes dans l'époque la plus moderne.

Maintenant que nous connaissons les âges relatifs de ces trois groupes de roches azoïques, cherchons quels peuvent être ses rapports avec celui du groupe des formations à fossiles. Le granite type, pur d'éléments accidentels que nous avons constaté sur divers points, est certainement antérieur à la formation des conglomérats et grès; les syénites et les autres roches à amphibole, quoique postérieures aux granites précédents qu'elles coupent sur divers points, seraient encore inférieures à la même formation, en effet, dans le conglomérat de l'île Michipicoten, on distingue des portions roulées de syénite ou de porphyre syénitique, et la pâte elle-même contient de la matière amphibolique. Quant aux roches pyroxéniques, (*mimosites*) *trapps*, amygdaloïdes), elles traversent à la fois les deux ordres de masses précédentes; elles leur sont donc postérieures sous ce rapport aussi bien que sous celui de leur composition, leur première formation a dû commencer par les *mimosites*, avant les plus vieux conglomérats, les *trapps* véritables se sont produits ensuite; les bandes les plus supérieures de ces dernières roches alternent sur plusieurs points avec les conglomérats. Nous voici donc revenus maintenant, dans la détermination de l'âge absolu des roches trappéennes, à la question de savoir quel est positivement celui des grès et conglomérats. D'après l'ensemble des roches qui composent ma collection au muséum d'histoire naturelle de Paris, et d'après la grande analogie de ces roches avec celles de certains points sur le continent européen, l'illustre professeur de géologie au muséum, M. Cordier, pense que l'âge des masses pyroxéniques du lac Supérieur date des derniers moments de la période carbonifère. Nous citerons textuellement la lettre qu'il m'a fait l'honneur de m'écrire à ce sujet.

PARIS, le 5 février 1857.

MONSIEUR,—“ Les belles roches provenant du lac Supérieur et des contrées voisines, que vous avez bien voulu donner au muséum d'histoire naturelle de Paris, sous les noms de roches pyroxéniques, de porphyres en décomposition et de *trapps* cuprifères, sont : 1o. des *mimosites*; 2o. des porphyres pyroxéniques; 3o. des *wackes*, tantôt imparfaites, tantôt friables, tantôt endurcies et amygdalaires; formées les unes et les autres par l'altération des roches pyroxéniques No. 1 et 2, sauf l'abondance de cuivre qu'elles contiennent et la présence accidentelle d'un peu d'argent natif, elles sont dans l'ensemble comme dans les détails, *identiquement semblables* à celles qui constituent le grand système de roches pyroxéniques d'épanchement plutonique, soit intactes, soit passées à l'état de *wackes*, qui occupe une étendue si considérable dans le district d'Oberstein, dans le palatinat, système qui m'est parfaitement connu, je ne doute pas que vos roches ne soient du même temps, or, la formation du grand système pyroxénique d'Oberstein, a incontestablement coïncidé avec la fin de l'époque houillère proprement dite, car d'une part les roches qui lui appartiennent constituent des enclaves transversaux dans les terrains houillers du pays; d'un autre côté, tous ces terrains houillers ou pyroxéniques du palatinat sont souvent recouverts, en superpositions transgressives par des conglomérats (*pséfites*, *Rothetodie Liegendé des Allemands*), qui sont en partie composés de leurs débris. En définitive, toutes vos roches pyroxéniques du lac Supérieur et pays environnants, qu'elles soient ou non, intactes, décomposées, amygdalaires

“ ou cuprifères, sont, suivant toute probabilité, les derniers produits de la grande
 “ période anthraxifère ou carbonifère de tous les géologues.

“ Agréez, monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

LS. CORDIER.”

MUSÉUM DE L'HISTOIRE NATURELLE.

PARIS, 5 février, 1857.

“ MONSIEUR LE COMTE,—les belles collections que le muséum d'histoire natu-
 “ relle doit à votre générosité, sont maintenant classées dans les laboratoires
 “ de l'établissement, et nous commençons à connaître positivement ce que vous
 “ avez bien voulu nous donner. L'ensemble des échantillons a formé selon
 “ votre désir, trois collections distinctes.

“ La première est composée de roches des terrains primodiaux et secondaires
 “ des rives septentrionales du lac Supérieur et du lac Huron, dans le
 “ Haut-Canada. Le nombre des échantillons de roches est de trois cent cin-
 “ quante-neuf; la seconde comprend les corps organisés fossiles (animaux) de
 “ quatre-vingt et quelques échantillons.

“ Les beaux exemplaires d'orthocères ou d'ormocères que vous ajoutez aux
 “ séries fort riches de nos cephalopodes fossiles compléteront les connaissances
 “ zoologiques que les recherches de MM. De Verneuil, Agassiz, Hall, Froost
 “ et autres ont déjà réunies sur cette classe si intéressante de mollusques.
 “ Vous nous enrichissez aussi de plusieurs térébratules ou brachiopodes qui nous
 “ manquaient, et il faut en dire autant des erinoïdes

“ Enfin la troisième partie de vos collections est formée des échantillons de
 “ bois indigènes de ces contrées septentrionales, qui ont le mérite rare pour ce
 “ genre de collections, d'être bien étiquetés.

“ Veuillez agréer, monsieur le comte, avec l'expression de nos remerciements
 “ celle de notre considération la plus distinguée.

“ Les professeurs, administrateurs du museum,

“ FLORENZ,
 “ Directeur.

“ JOS. DECAINZ,
 “ Secrétaire.

“ A. de BRONGNIART,
 “ Trésorier.”

“ Un autre débris du lac Huron nous a montré les phryngieux inférieurs
 “ de quelques *labroïdes* dont les eaux douces de l'Amérique nourrissent plusieurs
 “ espèces.

“ A. VALENCIENNES.”

Dans la magnifique série d'échantillons, distribués suivant l'ordre d'âge, et exposés à la vue du public, dans la galerie de géologie du museum de Paris, M. Cordier a en effet classé les produits du lac Supérieur dont il avait déjà reçu quelques exemplaires avant les nôtres, parmi les échantillons d'Oberstein et d'autres centres à composition analogue, dans l'étage houiller de la période anthraxifère; et en effet, à voir l'ensemble de ces échantillons ainsi réunis, il est impossible de n'être pas saisi de la parfaite analogie qui existe entre eux, analogie qui doit impliquer une commune origine. Si mes observations propres eussent été plus approfondies, j'hasarderais ici quelques réflexions sur

le combustible charbonneux associé au trapp, dans la concession McGill, combustible qui présente, dans certains échantillons, tant d'analogie avec la houille véritable, ne fournirait-il pas aussi, une preuve de l'âge carbonifère du système; d'un autre côté, le dépôt houiller que j'ai signalé à Québec, et dont l'origine vraie ne comportera plus dès aujourd'hui de doutes, d'après ce que j'en dirai plus loin, ne semble-t-il pas établir un lien analogue.

S'il nous est accordé plus tard des moyens nécessaires pour continuer nos recherches, examiner les faits dans leurs détails plus intimes et constater mieux sur place les rapports qui lient entre elles les différentes masses, nous espérons avec confiance pouvoir un jour résoudre cette difficile question.

LAC HURON.

Les observations d'ensemble que nous avons faites sur le lac Supérieur, et les conclusions générales auxquelles elles nous ont conduit relativement à l'origine et à l'âge des grandes masses minérales de cette région, s'appliquent jusqu'à un certain point au lac Huron; les différences sont purement de détail; un voyage rapide le long de la rive Nord-Est et N. de ce lac, nous les fera facilement connaître.

Encore pour le lac Huron, nous partirons de l'extrémité Sud-Est de la rive canadienne, Penetanguishene Harbour, pour terminer notre course à l'extrémité opposée, au Saut Ste. Marie.

L'un des îlots, à l'ouest de *Roberts Bay*, est occupé par une syénite à structure schisteuse. En remontant vers l'ouest, on rencontre la même roche, mais, cette fois traversée de veines de feldspath, de plusieurs centimètres d'épaisseur. Sur d'autres points, se sont des quartz blancs, et plus loin, toujours dans la même direction, la roche de syénite reprend sa structure massive à l'exclusion de tout indice de division feuilletée.

Vis-à-vis des îles Géants, j'ai remarqué les mêmes roches de syénite traversées dans diverses directions de veines de quartz de plusieurs décimètres d'épaisseur.

Moose Deer Point fournit aussi de nombreux exemples de feldspath en veines dans les roches granitoïdes.

Même phénomène de structure aux *Sandy Islands*; les roches ici courent de l'est à l'ouest, avec l'inclinaison au Nord, et les veines de feldspath ont sensiblement la direction N. E.

A la hauteur des *Iles Indian*, une roche à amphibole et structure schistoïde, est traversée de plusieurs veines qui courent au Nord.

Les *Iles aux Outardes* (Bustard Island) continuent à être syénitiques.

Vers l'embouchure de *River French*, les roches perdent la disposition schisteuse pour ne plus paraître qu'à l'état massif.

La *Pointe de Grandine* est formée d'une syénite quartzifère coupée de veines dans la direction de l'Est à l'Ouest, la masse elle-même court du Nord au Sud, les veines sont de la même roche à plus petits grains.

Près de *Philippe Edward Island*, j'ai rencontré des roches porphyriques avec jaspe, et bandes de pétro-silex.

Vis-à-vis de l'île *Badgley*, se montre un calcaire fossilifère et en face du fort, *Chibouang*, de nouveau la syénite.

La partie méridionale de l'île *Cloche* est calcaire.

A l'île *Amédroz*, j'ai également constaté la roche calcaire fossilifère, mais plus siliceuse qu'ailleurs, et les fossiles plus décomposés.

Portlock Harbour est formé de trapps qui se dirigent du N. O. au S. E.; et non loin de la côte, on observe un calcaire d'un blanc grisâtre, à texture finement grenue traversé de bandes parallèles siliceuses noirâtres. La roche présente ainsi un aspect rubanné.

Dans la partie sud du *campement d'Ours*, au nord de l'île St. Joseph, domine un grès pur, blanc, avec rognons de feldspath en complète décomposition, ce grès est stratifié, à couches horizontales.

Au nord de l'île George, on observe encore la syénite.

Le lac George présente sur quelques points de ses bords, une roche de poudingue, composée principalement de diverses variétés quartzueuses.

Indépendamment de cette ligne d'îlots que nous venons de suivre d'une course rapide, le long des côtes canadiennes du lac, je dois signaler la constitution des grandes îles situées à plus grande distance des terres, et qui sont occupées par des calcaires fossilifères régulièrement stratifiés. Je citerai principalement *Bedfort*, *Amédroz*, *Serpent*, *Bigsby*, *Sulphur* et *Tessalon*, puis les grandes îles *Manitoulin*, *Barré*, *Cockburn*, *Drummond*, *St. Joseph*. J'ai recueilli sur plusieurs de ces îles un grand nombre de fossiles; ma collection transportée à Paris et donnée au *museum d'histoire naturelle*, a été examinée par divers paléontologistes dont quelques uns font autorité dans la science; je citerai, en particulier MM. Verneuil, Barrande et autres. D'après ces deux éminents géologues, les fossiles du lac Huron appartiendraient au Silurien supérieur. Une des îles m'a fourni une espèce nouvelle d'orthocère, remarquable par ses caractères, que M. Barrande a bien voulu me céder sous le nom d'*Orthocères Rottermundi* à la séance générale de la société géologique de France qui a été admise par tous les membres de la société géologique, un de ces échantillons est aussi dans la possession de Sir Roderick Murchison à qui j'en ai remis un exemplaire.

J'ai découvert aussi à Owen Sound, extrémité Est du lac, quelques débris fossiles de poissons, parmi lesquels M. Valenciennes, professeur au *museum d'histoire naturelle* de Paris, a reconnu les pharyngiens inférieurs de quelques *Labroides* ou de *Clionis* dont les eaux douces de l'Amérique méridionale nourrissent plusieurs espèces; non loin de la localité où gisaient ces débris, existe une large surface couverte de bitume demi-solide, dont on ne connaît exactement l'étendue ni la profondeur, quelques exploitations ont été établies sur ce point.

Le calcaire est de couleur gris-clair, il est un peu argileux, compacte, s'agrégeant par places, spathique en d'autres points, quelquefois à cristallisation confuse dans les cavités, mais presque toujours littéralement composé de débris de corps organisés, parmi lesquels on distingue beaucoup de polyptères. Sur certaines des îles ou îlots plus rapprochés de la côte, le calcaire se trouve quelquefois en contact avec les roches cristallines; j'en ai observé un exemple vers l'ouest de la réserve sauvage No. 7, vers le milieu à-peu-près de la côte nord du lac. L'un des îlots au sud de *Spanish Islands* fournit un cas semblable: le calcaire est coupé de veines dioritiques. A *George Island* la même roche est traversée par la syénite porphyritique.

Les minerais que l'on rencontre sur différents points de la côte que nous venons de parcourir, sont abondants, surtout vers l'extrémité ouest; nous citerons en particulier ceux des riches exploitations de Bruce et Wellington mines.

Ce sont principalement des minerais de cuivre, et en particulier des sulfures de ce métal (phillipsite, pyrite jaune, etc.); tandis qu'au lac Supérieur, c'est le cuivre natif qui domine, sauf quelques exceptions.

La décomposition des roches qui a donné naissance aux métaux, sur le lac Huron a été plutôt dans le sens horizontal que suivant la direction perpendiculaire à la surface du sol; et généralement la richesse du minéral s'y montre en rapport avec la prédominance de la matière serpentineuse. Les roches qui servent habituellement de contenant aux minerais, sont amphiboliques, à divers degrés de décomposition.

Les sulfures dans les filons sont généralement accompagnés de quartz ou de spath d'Islande à l'extrémité nord-est du lac existe un gisement graphite cristallin avec calcaire spathique.

BAS-CANADA.

Je signalerai une mine de fer hydraté qui paraît devoir donner de riches et excellents produits, aux Trois-Rivières, près de St. Maurice; le minéral est en masses un peu celluleuses; il offre dans la cassure un éclat résinoïde particulier qui indiquerait la présence d'un peu de phosphore; on sait que ce corps associé au métal en petite quantité lui communique, à un degré remarquable, la propriété de ductilité et de malléabilité; en d'autres termes il produit ce qu'on appelle un *fer doux*. Le temps si court et la saison avancée ne m'a pas permis de faire des observations pour un rapport tant soit peu détaillé, il est nécessaire comme pour tout autre objet, d'allouer un temps suffisant et suivant l'importance des lieux, mais je dois signaler ici un fait de la plus haute importance pour le pays.

C'est les fossiles sur l'Ottawa et près de Québec. Les bords de l'Ottawa possèdent quelques débris fossiles parmi lesquels un poisson que M. Valenciennes a déterminé sous le nom de *mallotus villasus*; c'est le capelan des pêcheurs français de Terre-Neuve; qui sert à amorcer les hameçons. L'âge, par conséquent, du dépôt où ses débris ont été trouvés serait donc comparativement moderne.

Enfin j'ai de nouveau scrupuleusement étudié le gisement de combustible charbonneux fossile de Québec que j'avais annoncé et décrit dans un autre rapport à la corporation de Québec, et considéré comme de la véritable houille, soit pour les caractères physiques et chimiques, soit pour l'âge. Un géologue connu a contesté mon opinion, a qualifié la substance du nom de bitume endurci, voir le rapport de l'exploration géologique de 1854, ainsi que la communication sur les formations du Canada devant la société géologique de France, et publiée dans les bulletins de la société à Paris, le 7 mai 1855.

Plusieurs échantillons que j'ai emportés en Europe, dans mon récent voyage, ont été soumis au jugement des savants les plus compétents en cette matière. Il n'existe aucun doute pour eux, le combustible est bien de la houille, physiquement et chimiquement parlant, et sa formation date de l'époque carbonifère.

Je citerai textuellement la détermination de M. Charles d'Orbigny, géologue distingué, attaché au cabinet de géologie du museum d'histoire naturelle de Paris, membre de la société géologique de France.

Ce professeur distingué, a bien voulu me remettre par écrit, son opinion sur les vrais caractères spécifiques de ce combustible, considéré comme minéral.

Voici sa lettre:

MONSIEUR,—“ Dans la collection des roches et minéraux que vous avez bien voulu offrir au museum se trouve un échantillon de combustible de Québec que vous et l'honorable M. Drummond m'avez prié de déterminer d'une manière exacte.”

“ Après mon examen, j'ai reconnu que cet échantillon est de la *houille maigre* avec empreintes de *stigmara* qui caractérisent parfaitement le terrain houiller.”

Votre tout dévoué,

CHS. D'ORBIGNY.

PARIS, le 25 février 1857.

MONSIEUR,—“ M. Brongniart m'a remis une petite note que je vous transmets écrite de sa main pour la détermination de la plante fossile du charbon, c'est le *stigmara*, fossile très voisine du *sigillaria*, et tellement approchant que des botanistes regardent le végétal que je viens de nommer comme les racines de *sigillaria*.”

Agréé, M. le comte,

Votre obéissant serviteur,

A. VALENCIENNES,

Membre de l'institut, et Professeur au Muséum de l'Histoire Naturelle de Paris, Jardin des Plantes.

D'un autre côté, M. Adolphe de Brongniart, Professeur au muséum et membre de l'institut de France, et le plus illustre botaniste de l'époque pour les végétaux fossiles, a vu distinctement dans quelques-uns de mes échantillons des empreintes qu'il affirme être celles de *stigmaria*, genre qui caractérise la faune houillère. J'insère également ici, textuellement, la détermination écrite de sa main :

“ *Stigmaria ficoides*.—Ces échantillons appartiennent certainement à cette espèce caractéristique du terrain houiller.”

(Signé)

A. DE BRONGNIARD.

Ainsi plus de doute possible quant aux caractères ; nous serons appelés dans un avenir peut-être très prochain à puiser sur notre propre sol le combustible que nous tirons à grands frais de contrées étrangères.

La portée d'un tel produit serait incalculable.

On a dû déjà comprendre d'après mon rapport, que je suis allé à Paris avec une collection d'échantillons recueillie et trouvée par moi pendant mes explorations. Mais je crois devoir mentionner que ce voyage en Europe a été fait pour ma satisfaction personnelle, à mes propres frais, avec l'assentiment du dit commissaire des terres de la couronne d'alors.

J'ai cru aussi que ce serait utile et intéressant pour le pays de connaître sur certains points contestés, l'opinion de ceux qui occupent de hautes positions scientifiques, et dont les déterminations ne peuvent être dédaignées.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

E. S. DE ROTTERMUND,

Chargé de l'Inspection des Mines pour
le département des terres de la
Couronne.

Toronto, 30 avril 1857.

É T A T

Des affaires financières de la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, transmis en conformité d'une résolution de l'honorable assemblée législative,

- 1o. Les obligations ou dettes envers le gouvernement, avec divers paiements par elle à compte des intérêts, etc.
- 2o. Cédula des dettes consolidées envers d'autres parties que le gouvernement, et indiquant si intérêt est dû, etc.
- 3o. Cédula de ses dettes autres que celles ci-dessus, etc.
- 4o. Liste des noms des actionnaires, lieux de résidences, etc.
- 5o. Compte des deniers payés, etc., aux présidents, directeurs etc.
- 6o. Revenu de la compagnie pour 1855 et 1856, etc.
- 7o. Compte des contrats pour steamers, sur le lac Huron, etc.
- 8o. Transactions de la compagnie, dans l'année expirée le 30 juin 1856

GEO. BEATTY,

Secrétaire.

Toronto, Juillet, 1856.

1o. GARANTIE DU GOUVERNEMENT.

La compagnie est endettée envers le gouvernement pour la garantie de la province, en une somme de £475,000 sterling.

Pour ce montant la province a première hypothèque sur le chemin, en vertu de l'acte de garantie, et comme sûreté additionnelle la compagnie a consenti des cautionnements et hypothèques en faveur de la province "sur toute la ligne de chemin de fer depuis la cité de Toronto jusqu'au havre de Collingwood sur le lac Huron, et sur tous les terrains à elle appartenant, déjà enclos ou à être enclos, et situés entre les terminus, ensemble avec les maisons de stations, "quais, magasins, remises de locomotives et autres bâtiments y érigés."

L'intérêt sur £475,000 sterling de garantie, a été régulièrement payé jusqu'au 1er février 1856. Le total payé par la compagnie, comme intérêt y compris les frais de commission, se monte à £47,924 10s. 0d. courant.

Depuis le 1er janvier 1856, la compagnie a fait défaut

La compagnie ne peut fournir ni les dates ni les montants de chaque débentures provinciale émise pour son compte, vu que les débentures du gouvernement ont été émises et transmises directement par le gouvernement aux agents de la province à Londres; et la compagnie ne saurait dire le montant d'intérêt que le gouvernement lui a avancé, et à qui il a été payé.

20. CEDULE DES DETTES CONSOLIDÉES.

Montant des bons sterling de la compagnie, assurés par hypothèque après celle du gouvernement, ayant 20 ans à courir.....	£20,683	6	8	ct.
Montant des bons courant, ayant 10 ans à courir....	19,150	0	0	
Do sterling do do 10 do do ...	10,341	13	5	
Do do do do 20 do do ...	219,000	0	0	

En courant..... £269,175 0 0

L'intérêt sur ces bons a été régulièrement payé jusqu'à l'époque actuelle.

30. CEDULE DE LA DETTE FLOTTANTE.

Montant des billets à payer et intérêt.....	£67,488	0	11
Montant de toutes autres demandes.....	46,335	10	2
Réclamations pour pertes et détentions	1,925	18	0
Réclamations non réglées.....	5,477	4	3
	£121,226	13	4

40. LISTE DES ACTIONNAIRES.

Les noms des actionnaires et leurs lieux de résidence, etc., etc., se trouvent dans la cédule A. annexée.

50. PRÉSIDENTS ET DIRECTEURS.

Les sommes payées aux présidents depuis 1851, sont comme suit :

M. Boulton jusqu'à Juin, 1852, £200, viz. : £170 en argent, et £29 10s. en fonds. M. Berczy jusqu'à décembre, 1852, £200, viz. : £148 10s. en argent, et £51 10s. en fonds. M. Morrison de décembre, 1852, à Juillet, 1856, a reçu en tout £3,000, dont £1571 en argent, et £332 10s. en fonds, et il lui reste encore dû £1096 10s.

Le montant total payé aux directeurs pour avoir assisté aux assemblées du bureau, etc., du premier jour à aujourd'hui, se monte à £2113 19s., dont £1549 14s. ont été payé en argent et £554 5s. en fonds.

Ceci est à part du montant payé à M. Capreol, £11,152.

60. REVENU.

Montant reçu durant l'année expirée 1er Juillet 1855, Passagers	£25,613	17	4
. Fret, etc	27,606	0	10
	£53,219	18	2
Montant reçu durant l'année expirée 1er Juillet 1856,—Passagers	£35,271	17	9
Fret, etc	37,122	13	9
	£72,394	11	6
Augmentation.....	£19,174	18	4

Ce qui précède ne comprend que le trafic local de la ligne. Les affaires du lac sont mentionnées plus bas.

Le revenu pour les douze mois prochains est évalué à une augmentation de 75 pour cent sur l'année précédente.

70. CONTRATS DES BATEAUX A VAPEUR.

La compagnie, dans le but de développer le trafic de la ligne, passa en 1855 des contrats avec une ligne de steamers puissants pour trois voyages par semaine, de Collingwood aux ports du lac Michigan, et une fois par semaine à la Baie Verte; le prix du nautage de cinq steamers de première classe, a été de £21,750.

Le montant payé pour faire les affaires de cette année là, 1854, a été de £120,698 2s. 1d., et le montant reçu en retour a été de £92,374 12s. 5d., indiquant une perte de £28,323 9s. 8d. Pour cette année, 1856, les contrats pour le même service ne se montent qu'à la somme de £6,250; et pour 1857, on s'attend avec confiance à ce que ce service se fera sans qu'il en coûte à la compagnie.

ETAT DES TRANSACTIONS DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ONTARIO, SIMCOE ET HURON, POUR L'ANNEE EXPIREE LE 30 JUIN, 1856.

Longueur de chemin en exploitation.....	94 milles
“ des embranchements de la compagnie.....	1.5
“ à double voie.....	3.6
Poids des rails par verge, sur la voie principale.....	57 livres.
Minimum du rayon des courbes sur la voie principale...	1432 pieds.
Maximum de l'élévation vers le nord, par mille.....	60 “
“ “ vers le sud, par mille.....	52.8 “
Nombre de stations intermédiaires.....	12
“ “ de cantonniers.....	9
“ de remises de locomotive.....	2
“ d'ateliers de machines.....	1
“ de stations télégraphiques, y compris les terminus	10

Nombre et descriptions des locomotives.

Nom de chaque locomotive.	Reçue.	Par qui faite.	Roues motrices.		Cylindre.	Connexion.	Condition, 4 Avril, 1856.
			No.	Diam.			
Lady Elgin..	Oct., '52.	Portland Fo.	4	5 p	14 x 20	Inté'rie.	En état de servir. [25
Toronto....	Mai, '53.	J. Good.	4	4½	16 x 22	Exté'rie.	Mise en pièces par collision, Nov.
Josephine...	“	Brant.	4	6	17 x 20	Inté'rie.	Exige de nou. band. et rép. com.
Huron.....	Juin, '53.	“	4	5	17 x 20	“	Exige réparation complètes.
Ontario.....	“	“	4	5	17 x 20	“	Fonctionne as-az bien. [ges à mre.
Simcoe.....	Juil., '53.	J. Good.	4	5½	16 x 22	Exté'rie.	Démontée, tuyaux à ôter, banda-
Collingwood..	“	Brant.	4	5	17 x 20	Inté'rie.	A l'atelier pour band. et rép. gén.
Seymour.....	Août, '53.	“	4	5	17 x 20	“	A besoin d'un autre tuy. rép. gén.
Hercules.....	Mars, '54.	J. Good.	6	4½	18 x 20	“	A besoin d'une feuille de tuyaux et d'être réparée. [came. rép. g.
Samson.....	Juin, '54.	“	6	4½	18 x 20	“	Exige un bandage, boîte-à-feu, ma-
No. 11.....	Mars, '55.	“	4	5	16 x 20	Exté'rie.	Tuyaux à ôter, réparations gén.
No. 12.....	Mai, '55.	“	4	5½	17 x 20	Inté'rie.	Fonctionne assez bien, même rép.
No. 13.....	Juil., '55.	“	6	4½	18 x 20	“	Démonté, une nouvelle roue motr.
No. 14.....	“	Blackburn.	4	5½	17 x 20	“	Fonctionne assez bien.
No. 15.....	“	“	4	5	17 x 20	“	Fonctionne assez bien.
No. 16.....	Août, '55.	J. Good.	4	5½	17 x 20	“	Fonctionne assez bien.
No. 17.....	Nov., '55.	“	6	4½	18 x 20	“	Démontée pour nouveau cylindre

Nombre de chars pour les voyageurs, 8 roues, 1re classe.....	13
“ “ “ 8 “ 2de “	8
“ “ à baggage “ 8 “	4
“ “ & Ex. malle-poste 8 “	2
“ “ couverts pour le fret 8 “	118
“ “ à plateforme “ 8 “	155
“ “ à gravier 4 “	13*
“ “ à bras 4 “	2
“ “ herse à neige 6 “	3

Transactions de l'année.

Nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs.....	112,348
Parcours en mille d'un char, sur les trains de voyageurs;	
chars de voyageurs.....	316,185
chars des baggages.....	121,678
	437,863
Milles parcourus par les trains de fret.....	114,929
Parcours en mille d'un char dans un train de fret.	
Char couvert	331,900
Plateforme	444,276
	776,176
Milles parcourus par les trains à bois.....	23,999
Parcours en mille d'un char dans les trains à bois.....	154,675
Milles parcourus par les trains employés à la construction, non compris l'ensablement ;	
Parcours d'un char pour la construction	
Milles parcourus par les trains de ballast.....	5,086
Parcours d'un char pour l'ensablement.....	
Wagon plateforme à 8 roues.....	
“ à gravier, à 4 roues, 103,574, (dont moitié) équivalent au parcours d'un char à 8 roues	51,787

Parcours par mille des locomotives

Locomotives des trains de voyageurs.....	112,348
“ “ de fret.....	114,929
“ “ de bois.....	23,999
“ “ de construction	
“ “ d'ensablement	5,086
	256,362

Nombre de voyageurs de toutes classes transportés dans les chars.

Adultes—D'un bout à l'autre.....	30,670
D'une station à l'autre.....	145,580
Enfants.....	2,517
Exempts de péages, et transportés pour la construction	6,405
	185,172

Nombre de milles parcourus par les voyageurs de toutes classes, ou des voyageurs transportés un mille.

Adultes—D'un bout à l'autre.....	2,882,990
D'une station à l'autre.....	5,291,563
Enfants	113,265
Exempts de péages, et transportés pour la construction	228,225
	8,516,033

*Lot prêté à la Cie. du C. de F. d'E. à O.

Nombre de tonnes (2000 lbs.) de fret transporté.

Mouvements.	1e Classe.	2d Classe	3e Classe	Blé.	Fleur.	Divers chargemens	Total.
Nord—Local	3,140½	3,402	5,745	5½	7½	5,845½	18,146½
De long parcours	373	4,619	14	.....	.....	.....	5,006
Sud—Local	746½	726½	4,473	6,894½	7,455½	46,005½	66,302
De long parcours	31	151½	2,122	2,235½	3,228½	8	7,777
No. Total de Tonnes							97,231½

Mouvement total du fret, ou nombre de tonnes transportées un mille :
 Local 3,549,524
 De long parcours 1,201,079

 4,750,603

Vitesse moyenne des trains ordinaires de voyageurs, (y compris les temps d'arrêts,) par heure..... 20 milles.
 Vitesse sur la route..... 25 "
 Vitesse moyenne de trains *Express* (y compris les temps d'arrêts,) par heure 25 "
 Vitesse sur la route..... 30 "
 Vitesse moyenne des trains de fret (y compris les temps d'arrêts), par heure 12 "
 Vitesse sur la route 16 "

Classification du fret en tonnes de 2000 lbs.

Description du Fret.	Tonnes vers le Nord.	Tonnes vers le Sud.	Total de Tonnes.
Produits de la forêt	Local. 5,995½	47,873½	53,869
	Parcours.	8	8
D'animaux	Local. 193½	413½	607½
	Parcours.	2,084	2,084
Provisions, y compris 227,979 minots de blé, 74,988½ barils de fleur	Local. 318	16,830½	17,148½
	Parcours.	5,496½	5,496½
Autres produits agricoles.....	Local. 53½	389½	443½
	Parcours. 14	33½	52½
Manufactures	Local. 419½	333	752½
	Parcours. 125	16½	141½
Marchandises.....	Local. 10,564½	137½	10,702½
	Parcours. 4,619	124½	4,743½
Autres articles.....	Local. 599	325	924
	Parcours. 248	10	258
Total			97,231½

Recettes.

PROVENANT

Total des recettes de toutes sources depuis le 1er juillet, 1855, au 30 juin, 1856.

De la circulation des voyageurs.....	\$141,087.55
Du fret.....	138,150.55
Service de la Malle.....	10,340.00
Autres sources.....	12.00
Total..... \$289,590.10	

FRAIS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION DU CHEMIN.

	Répartis pour la			Total.	
	Construction.	Circulation des voyageurs.	Circulation des marchandises.		
Papeterie, impressions et annonces.....		\$ cts. 3,016.27	\$ cts. 3,016.28	\$ cts. 6,032.55	
Dépenses de stations.	Réparations des bâtiments	470.92	470.91	35,262.52	
		Aiguilleurs, etc	5,330.00		6,330.47
		Chefs de stations, etc	5,940.89		17,130.42
		Combustible			
Dépenses d'office.	Divers	794.46	794.46	13,548.90	
		Secrétaire			
		Surintendant			
Dépenses des trains de voyageurs.	Conduc., bag. et garde-freins.....	7,376.54		19,042.78	
		Huile et détériorations	474.23		
		Réparations des chars	9,530.96		
		Divers	1,661.00		
Dépenses des trains de fret.	Conducteurs et garde freins		11,876.59	29,029.72	
		Huile et détériorations	1,237.76		
		Réparations des chars	13,206.45		
		Travail et dommages	2,708.92		
Taxe sur la propriété foncière.....		1,286.08	1,286.07	2,572.15	
Eau		3,005.35	3,008.35	6,016.70	
Bois et frais de préparation		19,022.56	38,045.12	57,067.68	
Entretien de la voie permanente		22,532.22	22,532.22	45,064.44	
Entretien des locomotives.	Réparations des locomotives.....	12,022.14	21,000.31	52,820.02	
		Mécaniciens et chauffeurs.....	7,300.85		8,250.47
		Huile et détériorations.....	1,296.00		2,950.25
Frais d'emmagasinage.....			1,507.34	1,507.34	
Déboursés divers.....		6,108.71	6,108.71	12,217.42	
Frais de justice.....		2,731.26	2,731.26	5,462.52	
Frais du génie.....		1,992.27	1,992.27	3,984.54	
Frais d'administration.....		2,628.00	2,628.00	5,256.00	
			\$	295,065.23	
		Recettes pour 1855-6.....	\$	299,590.10	
		Excédant des dépenses.....	\$	5,475.13	

J. L. GRANT,
Surintendant.

LISTE DES PROPRIÉTAIRES DU CAPITAL VERSÉ.

Noms.	Résidence.	Actions.	Noms.	Résidence.	Actions.
Samuel Chew	Toronto	14	Henry Chapman	H. Landing	19
William Wakefield	do	13	Edward Randall	Newmarket	9
M. C. Stores	New York	800	Joseph Taylor	do	20
Thomas King	do	\$75	James Mitchell	Toronto	200
George M. Lauman	Pennsylvania	100	George W. Allan	do	80
Anthony B. Warford	do	100	John Eastwood	do	8
Eliza Warford	do	15	William Gooderham	do	100
C. J. Orton	New York	20	J. D. Ridout	do	540
George Beatty	Toronto	105	Dalrymple Crawford	do	25
David Delvitt	New York	5	County of Simcoe	Simcoe	10000
Cornelius Vanderbilt	do	400	J. Lukin Robinson	Toronto	90
Moses Taylor	do	400	James Henderson	do	6
Charles A. Hecksher	do	400	James Cotton	do	150
Homer Ramsdell	do	400	John Nash	do	8
Nathaniel Marsh	do	400	A. C. King	New York	367
Spencer Kirby	do	400	S. Wilson	Missouri	152
D. M. Carnington	do	400	Robert Davis	do	8
B. C. Webster	do	400	W. Gibbard	Collingwood	115
A. Oakley Hall	do	400	Milton Courtwright	Pennsylvania	32
George T. Denison	Toronto	22	Robert Elliott	Toronto	81
Gavin Littlejohn	York, Township	3	Henry Omitt	Pennsylvania	100
C. V. B. Ostrander	New York	400	J. C. Morrison	Toronto	145
Abel Kinzie	Vaughan, Tp.	2	D. Macdonell	do	70
Levi Apgar	New York	400	E. Shortis	do	10
Lucy Brock	Trois-Rivières	5	Amos Bostwick	do	60
David D. Field	New York	400	John Hutchison	do	60
J. W. Raymond	do	400	A. K. Boomer	do	24
Michael Fisher	York, Township	8	P. Mullaney	do	10
Horace F. Clark	New York	400	Thomas Hamilton	do	100
James Elthington	Vaughan	6	J. W. Skelton	do	8
William A. Hayes	New York	400	William Graham	Barrie	37
Andrew Sanders	York, Township	6	S. Fleming	Toronto	1
T. L. Raymond	New York	400	W. H. Beresford	Newmarket	60
Angus Cameron	Toronto	100	And. Drummond	Toronto	70
A. B. Hayes	New York	400	John Cameron	do	10
Jacob Wells	King	1	A. D. Patchin	Buffalo	400
Percy R. Pyne	New York	400	Joseph Stovel	Toronto	8
William M. Gorrie	Toronto	6	William Bouchier	Beaverton	30
D. R. Martin	New York	400	R. D. McPherson	Toronto	10
Allan M. Howard	Toronto	1	William Monaghan	do	12
Dudley Field	New York	400	E. F. Whittemore	do	109
John Gibbins	Gwillimbury	1	W. L. Smith	do	7
Adam Wilson	Toronto	20	Caroline E. Thorne	Perth	2
E. H. Rutherford	do	100	Henry Preston	Toronto	1
Elswood Chaffey	do	100	James Good	do	50
Ebenezer Todd	Innisfil	1	Alexander Graham	Barrie	17
Edward Morris	do	100	Hy. J. Gear	Toronto	20
Robt. McClury	do	2	H. R. Searles	Barrie	100
James Brown, Junior	Toronto	100	J. F. Kerby	Toronto	100
Elizabeth Todd	Innisfil	1	B. F. Hurty	do	100
James Sanson	Simcoe	40	John Gartshore	Dundas	100
Robert Wallace	Innisfil	1	James Evendon	do	50
Henry Grose	do	1	Joseph Robinson	Toronto	188
William Jack, Senior	do	1	F. R. Swartz	Pennsylvania	100
Isaac Spring	do	1	Thomas J. Jordan	do	100
James Haggard	do	1	Phillip Dougherty	do	100
Hiram White	Vaughan	6	John N. Fuller	Indiana	15
Peter Rupert	do	5	George Lloyd	King, Township	2
George Lount	Barrie	15	John Tully	Toronto	4
George C. Horwood	Guelph	50	Mary Burkitt	Newmarket	9
William Cradock	Vaughan	4	Charles Don	do	1
F. Gatt	Toronto	10	Peter Graham	do	9
C. Gamble	do	2	George Larmont	do	6
Ralph Wardman	W. Gwillimbury	1	Peter Pearson	do	10
Gordon Silverthorn	York, Township	1	William Roe	do	10

PROPRIÉTAIRES DU CAPITAL VERSÉ.—(Continuation.)

Noms.	Résidence.	Actions.	Noms.	Résidence.	Actions
Col. George S. Cotter	Cayuga	20	H. F. McReynolds	Pennsylvania	100
Michael Gannon	Toronto	1	Mark Snyder	do	85
John Mosley	do	6	Alexander Proudfoot	Toronto	100
Lydia Rogers	Newmarket	1	Frank Anderson	do	100
George Davies	do	1	R. T. Wilson	do	2
William Simpson	do	2	Charles Turner	do	9
David Ellerby	H. Landing	4	T. H. Ince	Toronto	35
Reuben Lundy	Newmarket	15	David N. Tucker	do	60
Calvin E. Mather	New York	440	Douglas Macdonald	Toronto	10
Alfred Wilson	Innisfil	2	James G. Worts	do	100
John Clubine	Newmarket	20	David Thurston	do	100
George Cooper	York, Township	50	George Peck	do	80
Robert Carruthers	do	.....	George Butchart	Owen Sound	33
John Arnold	Toronto	60	George Moberly	Collingwood	95
Edward B. Hubley	Pennsylvania	125	Charles Thompson	Toronto	160
James Sutton	King, Township	6	Charles L. McMillan	do	72
William Parry	do	6	Sidney J. Empey	do	91
City of Toronto	Toronto	9500	A. G. Griddley	do	100
John Shaw	do	4	William P. Beatty	Pennsylvania	100
Ira White	Vaughan	10	Kirk Few	do	100
Thomas Bell	Toronto	5	S. P. Huston	do	100
John O'Donohue	do	2	John S. Shoemaker	do	100
Thomas Maconchy	Bradford	100	John McVey	do	100
Robert Thorne	York, Township	1	J. M. Kreiter	do	100
A. M. Chesbrough	New York	68	D. Morrow	Barrie	100
Blank Certificate	do	1	John Fiske	Toronto	100
C. & W. Walker	Toronto	8	Charles M. St. John	do	100
George F. Tucker	Ohio	2	James W. Bancher	Pennsylvania	100
Samuel Mitchell	do	5	Charles Ansley	Toronto	100
Richard L. Denison	York, Township	20	J. L. Grant	do	100
Thomas Newcomb	Indiana	38	John Duggan	do	20
Thomas Humberstone	York, County	4	Jacques & Hay	do	20
George Harrison	H. Landing	9	R. Phillips	do	2
William Laughton	do	9	John Anderson	do	2
James Danby	York, Township	2	Rice Lewis	do	50
A. A. McGaffey	Toronto	122	O. S. & H. R.R. Comp.	do	500
M. O Roberts	New York	750	James Dobson	Yorkville	10
George H. Cheney	Toronto	35	B. W. Smith	Barrie	100
E. C. Scarlett	do	5	J. C. Gilmor	Toronto	120
E. C. Hancock	do	20	W. F. Meudell	do	40
James Lloyd	King, Township	2	George Gooderham	do	100
Francis Read	Whitechurch	2	James Gooderham	do	75
George B. Mills	Indiana	20	George Worts	do	75
Joseph Beckett	Toronto	167	Thomas Cunningham	Pennsylvania	100
William Southard	Newmarket	27	Joseph Randall	Newmarket	6
Isaac & Aaron Tool	do	3	Anne McDonell	Toronto	61
Amos Tool	do	1	C. S. Campbell	do	100
E. M. Morphy	Toronto	3	T. Woodside	do	100
Andrew Moore	do	2			
F. Cumberland	Toronto	78			
A. Brunel	do	65			
Richard McAllister	Pennsylvania	100			
			Total		40630
			Faisant en tout		£203,150

En sus du nombre ci-dessus, il y a encore 1,774 actions de capital souscrit, sur lesquelles les versements dûs et non payés et sujets à confiscation, se montent à £6,273 2s. 6d., courant,—montant payé sur icelles, £2,606 17s. 6d., courant.

ETAT de tous les deniers reçus et dépensés pour la compagnie d'union de chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, depuis le 1 Juillet jusqu'au 31 décembre, 1856.

RECETTES.		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Circulation du fret de long parcours		20,170	94				
Do des voyageurs do		24,682	04				
				4,485	98		
Do du fret de parcours local		87,482	41				
Do des voyageurs do		83,407	22				
				17,083	63		
Service de la malle				5,170	00		
Compte d'emmagasinage				2,907	19		
Autres sources				5,034	33		
Total des recettes						228,863	13
DEFENSES.							
Frais de justice				1,156	36		
Frais d'administration				344	00		
Frais du génie				702	18		
Taxes sur la propriété foncière				2,971	89		
Papeterie				2,221	14		
Entretien du chemin :							
Réparations de la voie		22,725	92				
Do des bâtiments		566	68				
Do des clôtures		213	16				
Do des ponts		127	75				
Do des quais		82	65				
				23,716	16		
Machines et matériel roulant :							
Réparations des locomotives et des tenders		1,502	93				
Do des chars à voyageurs		7,366	90				
Do des chars à fret		9,376	09				
Do des outils		241	52				
Do des herses à neiges		36	22				
				32,044	66		
Exploitation du chemin :							
Exercice du fret		2,102	01				
Salaires des chefs de stations		5,631	22				
Aiguilleurs et hommes de service		4,996	22				
Huile et détériorations		4,182	30				
Conducteurs, maîtres de baggagage et garde-freins		8,188	34				
Mécaniciens et chauffeurs		8,593	97				
Eau		1,984	27				
Agents du télégraphe		1,299	74				
Dépenses du bureau (nouveaux meubles, etc.)		8,221	53				
Dépenses des stations		211	73				
Dommages		1,885	55				
Dépenses contingentes		552	78				
				47,849	66		
Combustible				24,448	47		
Diverses dettes :							
Escompte sur billets		7,229	79				
Dépêche télégraphiques et frais de port		331	26				
Frais de voyage		114	40				
Messenger et autres, pour pertes par le feu		572	33				
Divers, (charriage, quaiage, etc.)		1,950	80				
				10,196	58		
Dépenses de circulation de long parcours		18,219	81				
Bonus aux Steamers du Lac Huron		22,350	00			40,569	81
Total de la dépense						186,220	91
Montant de l'excédant des recettes sur la dépense						\$42,643	22

CITE DE TORONTO, } Je, Thomas Hamilton, de la cité de Toronto, premier
à savoir: } comptable de la compagnie d'union du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron, jure et dis que l'état ci-dessus des deniers reçus et dépensés par la dite compagnie est fidèle et correct.

THOS. HAMILTON,
Comptable.

Assermenté devant moi, à Toronto,
ce vingt-septième jour de février, 1857.
JOHN HUTCHISON, maire.

ETAT DES TRANSACTIONS DU CHEMIN DE FER D'ONTARIO, SIMCOE ET HURON, POUR
LES SIX MOIS EXPIRANT LE 31 DECEMBRE, 1856.

Longueur du chemin	94 milles.
Do des embranchements appartenant à la comp.	1.5 "
Do de voie double	3.6 "
Poids du rail par verge sur la voie principale	57 livres.
Rayon minimum des courbes	1432 pieds.
Élévation maximum vers le nord	60 "
Do do vers le sud	52.8
Nombre de stations intermédiaires	12
Do de cantonniers	10
Do de remises	2
Do d'ateliers	1

No. et nom des locomotives.	Dimen. du cylindre.	Dimen. des moteurs.	No. des moteurs.	No. de roues d'arrêt.	Système de connexion.	Par qui fabriquées.	Etat le 1er janvier, 1857.
Nombre et description des locomotives.	1. Lady Elgin.	14 x 20	5	4	4	Intérioré. Co. Portland.	En assez bon état—a en des tuyaux à vapeur neufs et sa boîte à fumée bandée.
	2. Toronto.	16 x 22	4½	4	4	Extérieuré. J. Good.	La chaudière fonctionne presque parfaitement.
	3. Josephine.	17 x 20	6	4	4	Intérioré. Brant	En bon état—a été complètement réparés et a reçu un nouveau baudage.
	4. Huron.	17 x 20	5	4	4	Intérioré. Brant	Assez bon état—besoin de rép. et b. neufs
	5. Ontario.	17 x 20	5	4	4	Intérioré. Brant	En bon état—manque de bandages neufs, mais il sont commandés.
	6. Simcoe	16 x 22	5½	4	4	Extérieuré. J. Good.	En bon état—mis de nouveaux rivets au cylindre, et à partie de la chaudière, mis des bandages neufs, réserré les vis des moteurs, mis le mécanisme en ordre.
	7. Collingwood	17 x 20	5	4	4	Intérioré. Brant	En bon état—excepté les bandages, qui sont sous commande.
	8. Seymour	17 x 20	5	4	4	Intérioré. Brant	A l'atelier pour répar.—prque terminées.
	9. Hercules	18 x 20	4½	6	4	Intérioré. J. Good.	En bon état—la boîte à feu mise en ordre, nouvelle feuille de tête et tuyaux ajustés.
	10. Samson	18 x 20	4½	6	4	Intérioré. J. Good.	En assez bon ordre—feuille de tête arrangée, et autres réparations.
	11. do	16 x 20	5	4	4	Extérieuré. J. Good.	Assez bon ordre—chaud're exi. qu'q. rép.
	12. do	17 x 20	5½	4	4	Intérioré. J. Good.	En bon ordre.
	13. do	18 x 20	4½	6	pas	Intérioré. J. Good.	En bon ordre—ayant été changée en truck.
	14. do	17 x 20	5½	4	4	Intérioré. Brant	En bon ordre—complètement réparée.
	15. do	17 x 20	5	4	4	Intérioré. Brant	En bon ordre—complètement réparée.
	16. do	17 x 20	5½	4	4	Intérioré. J. Good.	En assez bon ordre—la feuille de tête à besoin d'être ajustée.
	17. do	18 x 20	4½	6	....	Intérioré. J. Good.	En assez bon état—changé en truck,—exige quelques réparations.

Nombre de chars de voyageurs, 8 roues, 1re classe.....	13
“ “ “ 8 “ 2nde classe.....	7
“ chars à baggag, malle, et <i>Express</i> , 8 roues	6
“ chars couverts à fre.....	118
“ à plateforme,.....	152
“ à gravier	13*
“ à bras	2
“ herses à neige	3

Transactions de l'année.

Nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs 69,306
 Parcours d'un char sur les trains de voyageurs;

Char de voyageurs..... 175,020
 “ de baggag..... 59,231

234,251

Milles parcourus par les trains de fret

Parcours d'un char sur les trains de fret ;

Char couvert

“ plateforme

515,088

Milles parcourus par les trains de bois.....

Parcours d'un char sur les trains de bois.....

Milles parcourus par les trains de lest

Parcours d'un char pour l'ensablement

plateforme à 8 roues.....

char à gravier à 4 roues.....

19,210

(Equivalent à un parcours d'un char à 8 roues.)

Parcours en milles des locomotives.

Locomotive pour les trains de voyageurs.....

“ de marchandises

“ de bois.....

“ de construction.....

“ d'ensablement

141,715

Nombre de voyageurs de toutes classes transportés dans les chars.

Voyageurs d'une station à l'autre.....

Voyageurs de long parcours.....

Exempts des péages et transportés pour la construction.

83,851

Nombre de milles parcourus par les voyageurs de toutes classes, ou nombre de voyageurs transportés un mille.

Voyageurs d'une station à l'autre.....

Voyageurs de long parcours.....

Exempts des péages et transportés pour la construction.....

87,890

3,881,642

Nombre de tonnes (2000 lbs.) de fret transporté.

Mouvement.		1re Classe	2de Classe.	3e Classe.	Blé.	Fleur.	Divers char- gements.	Totaux.
Nord	Local	1,562½	2,789½	2,058½	3½	3½	9,619½	12,302½
	Parcours.....						4,233½	4,233½
Sud	Local.....	425	128	932½	6,555	3,627½	13,621	25,290
	Parcours.....						6,069½	6,069½
								47,895½

* Lot prété à la Cie. du Ch. de F. d'E. à O.

Total du mouvement du fret ou nombre de tonnes transportées un mille :

Local 1,575,741
De long parcours..... 978,833

2,554,574

Vitesse moyenne des trains ordinaires de voyageurs, (y compris les temps d'arrêts) par heure..... 20 milles.
Vitesse sur la route..... 25 "
Vitesse moyenne des trains *Express*, (y compris les temps d'arrêts) par heure 25 "
Vitesse sur la route... 30 "
Vitesse moyenne des trains de fret, (y compris les temps d'arrêts) par heure..... 12 "
Vitesse sur la route..... 15 "

Classification du fret en tonnes de 2000 bls.

Description du fret.	Tonnes vers le nord.	Tonnes vers le sud.	Total, Tonnes.
Produits de la forêt.....	Local.....	13,631	18,155½
	Parcours.....	227	227
D'animaux.....	Local.....	429	697
	Parcours.....	702½	702½
Provisions, y compris 229,129 minots de blé et 69,925 barils de fleur.....	Local.....	10,227½	10,830½
	Parcours.....	3,813	3,813
Autres produits agricoles.....	Local.....	82	155½
	Parcours.....	95½	95½
Manufactures.....	Local.....	232½	1,802½
	Parcours.....	34½	34½
Marchandises.....	Local.....	30½	5,488½
	Parcours.....	250	3,792½
Autres articles.....	Local.....	156½	462½
	Parcours.....	946½	1,638½
			47,895½

Classification des espèces de circulation de long parcours comprises dans l'état précédent.

Mouvement.	Barils de fleur	Minots de blé.	Barils de porc et de bœuf.	Barils de poisson.	Tonne de laine.	Ton. de jambus et porc séché.	Ton. de suif.	Ton. de peaux crues et séchées.	Ton. de tubes de plomb.	Tonne de blé d'Inde à balais.	Ton. d'alcalis.	Tonne de Marchandises.	Tonne d'autres articles.	Tonne de bagages extra.	No. de chevaux.	No. de wagons.	Montant total en tonne.
Nord.....												3542½	1693	365	357	4233½	
Sud.....	34047	4536	907	1376	79½	73½	336½	76½	34½	95½	17½	250	946½			6069½	
																	10303½

Expédié par eau de Collingwood à Chicago durant la dernière saison, 4,962,666 pieds de pin.

J. L. GRANT,
Surintendant.

CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET DU VILLAGE D'INDUSTRIE.

ÉTAT pour l'information de la Législature du Canada, du FRET et des VOYAGEURS transportés sur le CHEMIN DE FER du ST. LAURENT et du VILLAGE D'INDUSTRIE, ainsi que des RECETTES et FRAIS D'EXPLOITATION de ce CHEMIN, pour l'année finissant le 31 Décembre 1856.

RECETTES.			DEPENSES.			FRET.				VOYAGEURS.
£	s.	d.	£	s.	d.	Ton.	qrs.	quint.	lbs.	
1710	18	10	1509	4	7½	2,388	0	¾	0	5,220

Je certifie que l'état ci-dessus est vrai et correct, au meilleur de ma connaissance et croyance.

(Signé,) C. W. W. PANNETON,

Secrétaire-Trésorier de la

Compagnie du Chemin de Fer du St Laurent et du Village d'Industrie.

VILLAGE D'INDUSTRIE, 31 Décembre 1856.

Assermenté devant moi,
le 13 Février 1857.

(Signé,) GASPARD DE LANAUDIÈRE, J. P.

CHEMIN DE FER DU CHAMPLAIN ET DU ST. LAURENT.

ETAT des RECETTES et DÉPENSES du CHEMIN DE FER du CHAMPLAIN et du ST. LAURENT et ses dépendances, avec le montant du Fret, et le nombre des Voyageurs transportés sur le Chemin pendant l'année 1856, conformément à la 49e section de l'Acte 2 Guil. IV. chap. 58.

RECETTES.			DÉPENSES.			TONNAGE.	VOYAGEURS.
£	s.	d.	£	s.	d.		
37867	5	2	21359	12	2	31,359	55,361½

MONTRÉAL, 19 Janvier 1857

Je, George Irving, jure que l'état ci-dessus est vrai et correct en tout point au meilleur de ma connaissance et croyance.

G. IRVING,
Comptable.

Chemin de Fer du Champlain et du St. Laurent.

Assermenté devant moi,
à Montréal, ce 6me jour de Mars 1857.

T. BOUTHILIER, J. P.

CHEMIN DE FER DE PORT DALHOUSIE A THOROLD.

(Copie.)—No. 1.

ÉTAT des AFFAIRES de la COMPAGNIE du CHEMIN DE FER de PORT DALHOUSIE à THOROLD, le 21 Mars 1855, fait en conformité d'une circulaire du Greffier de l'Assemblée Législative, datée le 1er du courant.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Cette compagnie fut incorporée en vertu d'un acte spécial, 14 et 15 Vic. chap. 51, avec un capital de soixante-et-quinze mille louis (£75,000). La somme du capital souscrit sur le livre d'actions s'élève à 1,092 parts de £25 chacune, sur lesquelles £27,300 ont jusqu'à présent été versés.....				18825	0	0
Ci-suivent les items de déboursés :—						
Pour le département du génie.....	654	9	2			
do achats des terrains.....	1082	16	3			
do nivellement.....	4800	0	0			
do superstruct., y compris 583 ton. de fer à railway	8244	14	4½			
do dépenses incidentes.....	446	0	0			
				15227	19	9½
Balance en mains.....				3597	0	2½

Avec les dépenses ci-dessus, la Compagnie a nivelé toute sa ligne qui est maintenant prête à recevoir la superstructure, depuis Port Dalhousie jusqu'à St. Catharines, et il a été passé un contrat pour compléter la partie restant encore à faire de la ligne entre St. Catharines et la station de Thorold sur le grand chemin de fer occidental.

Le fer a railway déjà acheté et livré va suffire pour toute la ligne jusqu'à la station de Thorold, et les directeurs ont l'espérance de pouvoir mettre cette section en état d'exploitation dans le cours de l'été prochain.

(Signé,) GEO. RYKERT,
Président.

(Signé,) FRANCIS LATOR,
Secrétaire.

ST. CATHARINES, 21 mars 1855.

Vraie copie de l'original déposé dans le bureau de la Compagnie.

Attesté, HIRAM SLATE,
Comptable.

RAPPORT.

Le comité spécial auquel a été renvoyée l'enquête sur les affaires et la position de la compagnie de chemin de fer et de havre de Woodstock et du Lac Érié, surtout relativement à certaines offres de corruptions faites par quelques uns des directeurs actuels de la compagnie à certains des ci-devant directeurs, et ce—au grand tort et dommage des municipalités intéressées dans le dit chemin de fer, demande à faire rapport :

Qu'il a examiné avec soin les témoignages qui lui ont été soumis sur les matières qui font le sujet du renvoi, et il voit que le premier acte d'incorporation de cette compagnie a été passé en 1847, mais qu'on ne s'en est prévalu qu'en 1852—époque où les directeurs d'alors commencèrent à faire des efforts, dans le but apparent de mettre en force les dispositions du dit acte, pour obtenir un autre délai pour commencer les travaux et mettre la dite compagnie en état de continuer son chemin de Simcoe ou Port Dover, dans le comté de Norfolk, à Dunville, dans le comté d'Haldimand.

Qu'en octobre de l'année mentionnée en dernier lieu, d'après un rapport qui fut fait alors aux actionnaires, signé par le président et le secrétaire de la compagnie (dont copie est ci-annexée, marquée A), il fut représenté que " le capital de la compagnie (£250,000) avait été tout souscrit et était entre les mains de " personnes très solvables, mais qui auraient aimé en transférer une partie " soit à des municipalités soit à des individus, " et William Gray, écr. de Woodstock, avec le rév. W. A. Landon du même endroit furent députés auprès des municipalités de Norwich, Windham, Simcoe et Woodhouse pour solliciter leur aide et coopération dans l'accomplissement des travaux. Que les dits Landon et Gray, conformément à leurs intructions, se sont rendus à cette fin auprès des dites municipalités ; qu'entre autres motifs allégués, il fut représenté par les dites parties aux municipalités, " que la position, le caractère et le rang des divers membres " du bureau des directeurs " (dont le personnel cependant changea aussitôt que les dits Landon et Gray eurent entrepris leur mission) " suffisaient pour " donner au public les meilleures garanties possibles sur l'exécution fidèle et honorable des transactions de la compagnie, vu qu'il se trouvait dans le dit bureau " plusieurs personnes occupant de hautes charges, très élevées dans la société, " ayant leur caractère à soutenir et aussi se tenant responsables envers leurs amis " dont beaucoup occupent aussi des situations honorables." Qu'il fut représenté, aussi qu'un certain montant d'action avaient été souscrites de bonne foi, bien que le dit Landon, dans son témoignage ci annexé, déclare " qu'il ne calculait pas beaucoup sur ce fait, parce qu'il n'avait pas beaucoup de confiance lui-même."

Que les dits Landon et Gray, sous l'autorité des dits directeurs, assurèrent aussi aux municipalités qu'aucune somme qu'elles pourraient avancer ne serait dépensée, excepté pour les petites dépenses préliminaires et celles des études, avant que la compagnie eût entre ses mains les moyens de compléter tous les travaux. Qu'un contrat avait été passé entre les directeurs et feu Samuel Zimmerman, écuyer, qui s'obligeait à fournir les deux tiers des deniers nécessaires pour construire et équiper le chemin, moyennant paiement d'un tiers en bons de la compagnie, un tiers en actions et un tiers comptant, et qu'avec cet arrangement—même si le chemin ne payait que deux pour cent des frais de fonctionnement

les municipalités seraient en sûreté pour leurs prêts, parceque ces prêts ne montaient à peine qu'au tiers des frais de construction. Au moyen de ces représentations et de bien d'autres, un grand nombre de personnes se laissèrent gagner à supporter un projet qu'elles désapprouvaient autrement, et secondées par les municipalités, qui semblaient avoir confiance dans les promesses qu'on leur faisait, il fut fait une demande au parlement pour une nouvelle charte et un prolongement jusqu'à Dunville—ce qui réussit et l'acte fut passé à cette fin le 14 juin 1853. Bientôt après les municipalités passèrent des réglemens qui accordaient à la compagnie, par voie de prêt, une somme se montant à £145,000. Les dits Landon et Gray dans leurs témoignages, disent que les représentations qu'ils firent aux municipalités, sur la foi des assurances qu'on leur avait faites et d'après les instructions qu'ils avaient reçues des membres du Bureau des directeurs dans presque toutes choses essentielles, devinrent subséquemment fausses. D'après leurs témoignages et celui de tous les autres témoins interrogés par le comité et qui connaissaient les faits, il est distinctement prouvé, et dans le fait personne n'a cherché à le nier—qu'au lieu d'un grand montant d'actions souscrites de bonne foi, les seules actions réellement souscrites suffisaient à peine pour permettre à ceux qui les avaient (au nombre de sept ou huit) de se qualifier comme directeurs; et nonobstant cela, on prétendit, lors de l'élection des directeurs, qu'il était représenté une valeur de plusieurs centaines de mille piastres et qu'on avait réellement voté sur ce montant. Il paraît même aussi que sur les actions réellement souscrites, pas plus de cinquante louis n'ont jamais été payés par aucune des parties qui ont été élues directeurs; qu'enfin les souscriptions n'entraient que pour engager les municipalités à adopter les plans frauduleux de certains directeurs et d'autres personnes agissant avec eux dans leurs propres intérêts.

Ayant ainsi réussi dans leurs desseins, certains directeurs et leurs complices en malhonnêteté continuèrent à procéder d'une manière tellement éhontée et tellement en dehors des sentiments d'honneur et de bonne foi, que votre comité trouve difficilement des termes pour les caractériser comme ils le méritent. Des dissensions s'étant élevées entre la majorité des membres du bureau et l'un d'entre eux, ce dernier fut chassé pour la raison que ses actions étaient confisquées, pour n'avoir point fait les versements demandés sur ses actions souscrites. Votre comité soumet que c'était un motif d'objection très extraordinaire pour un corps qui lui-même n'avait payé qu'un montant nominal sur ses propres actions, et quand l'on considère encore, comme on le voit par le témoignage du secrétaire de la compagnie, qu'il n'a jamais été demandé officiellement des versements aux actionnaires.

Ce différend conduisit à une poursuite en chancellerie qu'intenta le directeur expulsé pour recouvrer son siège, et qui se termina en sa faveur, avec les frais payables par les parties—mais à même les deniers des pauvres municipalités, comme de raison, puisqu'il n'y avait point d'autres moyens. En conséquence de la décision de la cour de chancellerie, le plaideur heureux, M. Light, prit son siège au bureau des directeurs le jour de l'élection annuelle pour cette année. Mais il fut expulsé le jour suivant par une majorité des voix—les deux partis votant sur les actions fictives qu'ils prétendaient posséder. Vers cette époque le colonel Light paraît avoir formulé une réclamation pour certaines dépenses qu'il a prétendu avoir encourues sept ou huit ans avant; et à même les deniers des municipalités il a reçu la somme de \$5,936.

Pour prouver la manière éhontée avec laquelle ont agi certaines parties intéressées à duper les municipalités, votre comité prend la liberté de diriger l'attention de votre honorable chambre sur les faits qui suivent, et dont les détails se trouvent dans les témoignages de M. Hodge, l'ingénieur associé de la compagnie. Parmi les municipalités qui ont accordé des prêts à la compagnie se trouvait le township de Windham; après la passation du réglement et sa ratification par les contribuables, il devint du devoir du préfet du township de remettre à la compagnie du chemin

de fer, sous certaines conditions, les papiers nécessaires pour les mettre en état, en vertu de ce règlement, d'obtenir des débentures du gouvernement. Pour cela, le préfet en question avait ce qu'il appelait des "scrupules," d'après le dire du témoin. On trouva bientôt le moyen de les dissiper. Un sous-entrepreneur lui fut envoyé avec une enveloppe contenant \$500, qui lui fut tranquillement remise. Les scrupules disparurent et, comme le témoin dit, vingt minutes après, les papiers nécessaires étaient entre les mains du secrétaire de la compagnie; plus tard le messenger porta au préfet une autre enveloppe contenant encore \$500, sur lesquelles il garda cent piastres pour ses services dans la négociation des transactions, et la balance il la remit au préfet comme parfait paiement pour la vente de ses scrupules. Votre comité n'a pas de commentaires à faire sur des faits qui font aussi peu d'honneur aux parties qui y sont concernées.

Les directeurs—en obtenant les deniers des municipalités par les moyens qui viennent d'être décrits, en violation directe de leurs engagements par l'entremise des dits Landon et Gray, et de la teneur des bons par eux donnés au même effet aux municipalités et sans dépenser à la construction du chemin un seul denier à eux—procédèrent à disposer des deniers qui leur avaient été prêtés. Violant encore les mêmes assurances, les directeurs changèrent la teneur du prétendu contrat en en faisant un contrat au comptant au lieu d'un contrat à crédit comme il était, sans la connaissance ni le consentement des municipalités; et, par son influence et ses efforts pour faire donner le contrat à Zimmerman et cie., Henry De Blaquière, l'un des directeurs, a reçu, ainsi qu'il a été distinctement prouvé une somme de pas moins de \$50,000 sous ce contrat, dans lequel De Blaquière admet avoir été associé secret jusqu'à la concurrence du cinquième des profits. Les travaux sur le chemin commencèrent enfin; l'on s'assura du droit de passage pour une étendue considérable et l'on fixa les stations et les dépôts. Les municipalités, encouragées par cette apparence d'intentions sérieuses à procéder aux travaux et s'étant aperçues des fraudes dont elles avaient été l'objet, se félicitaient sur la réalisation prochaine d'espérances qu'elles chérissaient depuis si longtemps. Ces espérances, cependant ne furent point de longue durée.

Dans l'automne de 1854, les travaux furent suspendus; d'après le témoignage de M. Hodge il paraît que le montant réel payé aux sous-entrepreneurs pour la partie des travaux faits s'élevait à environ £32,000 pendant que l'entrepreneur a reçu £87,000. Comment la balance a été dépensée—c'est ce que les témoignages ci-annexés feront voir. Ils trahissent partout des preuves patentes de mauvaise foi, de déception, d'extravagance aveugle et de gaspillage des deniers que les municipalités avaient confiés à la compagnie.

Durant la session de 1854 et 1855, une autre extension de temps et de route fut accordée à la compagnie. De nouvelles promesses furent faites, les espérances des municipalités furent ravivées, elles se mirent de nouveau à l'œuvre avec le dessein d'atteindre, en autant qu'elles le pourraient, l'objet du statut amendé. Cependant, il ne se fit rien de pratique; le 10 mars, 1856, des délégués nommés par les diverses municipalités, se réunirent à Paris, et une proposition de Miles O'Reilly, écuier, d'Hamilton, pour le règlement des difficultés, fut adoptée à l'unanimité. Cette proposition se trouve annexée à l'acte 19 Vic., ch. 74, et confirme et légalise le marché en question; le dit acte fut passé, sujet à la ratification des contribuables dans les municipalités. Bientôt après, des règlements conformes à les dispositions, furent soumis aux contribuables. Pendant qu'ils étaient encore à décider, et peu de temps avant l'époque fixée pour la votation définitive, un élément de confusion nouveau et nullement attendu se présenta sous la forme d'une circulaire adressée aux municipalités (copie en est ci-annexée) par Isaac Buchanan et autres, prétendant être directeurs de la compagnie—enjoignant aux municipalités de retirer les dits règlements—annonçant que la charte avait passé entre les mains de M. Buchanan, que les intérêts des municipalités seraient protégés, et qu'il serait pris des mesures efficaces pour assurer le com-

mencement immédiat et la confection prochaine du chemin. Les municipalités embrouillées ne savaient plus, semblerait-il, quelle marche prendre sous ces nouvelles circonstances. Le résultat, cependant, fut que les règlements furent retirés, que l'on dût accepter à demi la protection de M. Buchanan et ses co-directeurs. Mais les municipalités avaient déjà payé £11,000 d'intérêt. Alors commença une lutte de vie ou de mort entre M. Buchanan et ses amis d'un côté, et M. Zimmerman et les siens de l'autre—les malheureuses municipalités étant devenues dans l'intervalle le jouet des deux parties. Qu'il suffise de dire, sans entrer dans des détails que l'on peut voir dans les témoignages annexés au rapport du comité, que M. Buchanan manqua à ses engagements et que les municipalités "au désespoir" furent forcées encore une fois, de ne chercher du soulagement que dans leur seule énergie. Comment il se fait que M. Buchanan soit devenu si intéressé tout-à-coup dans une affaire dans laquelle, jusqu'au moment où il s'en soit volontairement mêlé, il n'avait aucun intérêt quelconque, excepté celui de l'opposer et de la retarder, et comment il a réussi si soudainement à contrôler la charte de la compagnie, devint pour votre comité une chose bien curieuse et bien intéressante à rechercher. Son témoignage annexé, donné avec beaucoup de candeur et une simplicité louable, donne, en un seul et même temps, ses motifs pour le faire et le mode adopté. Il dit que son motif était simplement d'obtenir, au profit de la compagnie du grand chemin de fer occidental, le contrôle du chemin sud des rivières de Niagara à Détroit—qu'ayant fait tout son possible pour obtenir la charte, et que n'ayant pu y réussir, la compagnie, croit-il, désirait l'avoir pour ses propres fins dans la vue de le construire au lieu de doubler la voie de son chemin. M. Buchanan déclare que ce fut là son seul motif. Le mode qu'il adopta pour obtenir ce contrôle, bien qu'il ait singulièrement réussi dans le cas en question, n'est pas un mode, et votre comité l'espère pour l'honneur des hommes publics et dans l'intérêt de la moralité, auquel on a souvent recours dans ce pays et qui ne se renouvellera pas d'ici à longtemps. Il s'agissait simplement de donner directement \$100,000 pour faire renvoyer trois des directeurs et les remplacer par trois de ses amis, vu qu'il avait déjà réussi à s'assurer, sans valeur donnée, l'aide et la co-opération des quatre autres à mettre à effet son plan de faire passer la charte à une compagnie rivale. La correspondance sur cette partie des procédés est annexée et votre comité supplie votre honorable chambre d'y porter une attention spéciale dans l'espoir que si l'on ne peut trouver dans la loi des dispositions qui pourvoient au châtement d'une conduite si évidemment inique, on puisse au moins adopter quelques moyens pour détourner les autres de la perpétration d'offenses si contraires à la justice et à la moralité. D'après cette correspondance, il paraît que M. Buchanan ayant, comme il croyait, mis le chemin occidental en sûreté, pensait qu'il était important aussi de s'assurer de celui de l'est. Pendant qu'il songeait aux moyens d'y réussir, un M. VanVoorhis vint bien à propos à son secours par une suggestion qui a été faite par M. Hodge—c'est que l'objet convoité pouvait s'acquérir pour considération valable. M. Buchanan, après quelques instants de prudentes réflexions, détermine la somme qu'il faut offrir, et la proposition de M. VanVoorhis, étant couchée par écrit, M. Buchanan l'accepte. Les négociations terminées, M. De Blaquière, qui jusqu'ici n'apparaît que dans l'ombre, s'avance, reçoit les \$100,000, et alors, avec ses deux confrères directeurs, se retire et permet à M. Buchanan et ses deux amis de prendre leur place; M. VanVoorhis, en qualité de négociateur entre les parties, reçoit pour ses services une promesse qu'il aura un contrat privilégié pour vingt-cinq milles de chemin. Votre comité n'a pu constater s'il y a d'autres personnes et combien ont eu part à cette honteuse transaction. Il est juste de dire que MM. Barwick, McQueen, et Deeds, qui sont les trois propriétaires d'actions transférées qui se soient retirés, n'ont nullement participé, ainsi que le remarque M. Buchanan, à ce prix de corruption.

Depuis que M. Buchanan a failli à ses engagements, il a été pris bien des mesures pour essayer de remédier au malencontreux incident de son intervention ; toutes les mesures, en autant du moins qu'elles ont été exposées au comité, apparaissent dans le témoignage annexé ; on y verra qu'à part les moyens employés d'obtenir le contrôle de Woodstock et Lac Erié, on avait eu recours à des mesures semblables et aussi peu honorables pour s'assurer des services de personnes auxquelles on supposait de l'influence sur celui d'Amherstburgh et St. Thomas.

Les directeurs du Woodstock et Lac Erié, tels que constitués dans le moment, sont—M. Thomas Ridout, président, M. Isaac Buchanan, M. James C. Street, M. Joseph A. Woodruff, M. R. G. Benedict, M. James Kintra et M. T. Ridout,—ayant tous été récemment nommés, et ne résidant aucun d'entre eux, excepté M. Kintra, dans les municipalités qui ont placé leurs ressources dans le chemin, et n'y ayant aucunes relations. Il paraît encore, d'après le témoignage soumis à votre comité, que d'autres parties que ces messieurs avaient été choisies comme les simples agents de M. Buchanan pour protéger ses intérêts, et ceux de la succession Zimmerman, votre comité n'ayant eu aucun renseignement sur les motifs de ce dernier. Il appert aussi d'après le témoignage de M. Buchanan que le montant souscrit par les autres directeurs est à peine suffisant pour les qualifier, et qu'ils n'ont rien payé sur ces actions, excepté cinquante piastres chaque, ou dix pour cent que M. Buchanan a payés pour chacun d'eux. Les réclamations de M. Buchanan sur le chemin sont de £47,000 qui comprennent £25,000 payés à M. DeBlaquière, £11,000 pour intérêt payé aux municipalités et £8,000 pour dettes dont votre comité n'a point de détails ; et £3,000 comprenant les dépenses encourus pour frais de justice et de chancellerie, frais de voyages en Angleterre pour lui-même et d'autres, et d'autres dépenses nécessitées par son plan de contrôler les dites chartes au profit du grand chemin de fer occidental.

Nonobstant la longueur de ce rapport de votre comité, il reste encore bien des faits à rapporter à la considération de votre honorable chambre, que les témoignages et les documents qui l'accompagnent feront cependant connaître. Il est complètement établi que des dommages immenses ont été causés par certaines parties en leur qualité officielle et autres positions qu'elles occupaient dans la dite compagnie, et c'est une circonstance particulièrement humiliante et d'une nature pénible que les parties qui ont trempé dans le mal sont des individus qui jusqu'ici ont occupé des positions élevées et honorables dans la société et dans la confiance publique. Votre comité a cru de son devoir de s'enquérir minutieusement de toute la matière à lui renvoyée et d'exposer les faits franchement et fidèlement, quelques soient les parties qu'ils puissent affecter. Il ne se croit pas tenu d'offrir à votre honorable chambre aucune recommandation particulière à cet égard, parce qu'il considère qu'il appartient plutôt aux officiers en loi de la couronne de chercher les moyens de purifier les parties qui ont commis ces outrages à la morale publique qu'il est du devoir désagréable de votre comité de porter à l'attention de votre chambre, ou de prévenir tout renouvellement de pareilles actions, si l'on ne peut dans le moment trouver des moyens applicables.

Le tout néanmoins respectueusement soumis.

M. H. FOLEY, président,
DAVID CHRISTIE,
GEORGE SOUTHWICK,
WILLIAM NILES,
JOHN FRASER.

Chambre de comté, 20 mai 1857.

Le comité a résolu que l'hon M. Morrison, étant membre du gouvernement soit exempt de consentir au rapport.

ORDRE DE RENVOI.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE,**MARDI, 29 avril 1857.***Résolu*,—Qu'un comité spécial, composé de**M. FOLEY,****De l'hon. M. MORRISON,****De M. EPHRAIM COOK,****M. FRAZER,****M. CHRISTIE,****M. SOUTHWICK, et****M. NILES,**

soit nommé pour s'enquérir et faire rapport des affaires et de la situation de la compagnie de chemin de fer et de havre de Woodstock et du lac Erié, spécialement au sujet de prétendus dons faits à quelques uns des ex-directeurs de la dite compagnie et autres personnes, par quelques uns des directeurs actuels de cette compagnie, au grand détriment et dommage des municipalités intéressées dans le dit chemin de fer, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et records.

Certifié,**W. B. LINDSAY,****Greffier de l'Assemblée.**

 MINUTES DES TEMOIGNAGES.

CHAMBRE DE COMITÉ, No. 41,

JEUDI, 30 avril 1857.

Le comité spécial auquel a été renvoyée l'enquête au sujet des affaires de la compagnie de chemin de fer et de havre de Woodstock et du lac Erié, s'assemble,—

MEMBRES PRÉSENTS :

M. FOLEY,
 L'HON. M. MORRISON,
 M. NILES,
 M. EPHRAÏM COOK,
 M. FRAZER, et
 M. CHRISTIE.

MICHAEL HAMILTON FOLEY, ECR., AU FAUTEUIL.

Lu l'ordre de renvoi.

Sur motion de *M. Niles*, secondé par *M. Ephraïm Cook*, ordonné que *Henry De Blaquiere*, *Arthur A. Farmer* et *William L. Smart*, secrétaire de la compagnie, tous de Woodstock, et *Isaac Buchanan*, d'Hamilton soient assignés à comparaître devant le comité, mercredi prochain, à 10½ heures A. M., pour rendre témoignage spécialement au sujet de prétendus dons faits à quelques uns des ex-directeurs de la compagnie de chemin de fer et de havre de Woodstock et du lac Erié, et à d'autres personnes, par quelques uns des directeurs actuels de cette compagnie, au grand détriment et dommage des municipalités intéressées dans la dite compagnie ; et que le secrétaire ait instruction de produire tous livres, papiers et autres documents en sa possession ayant rapport à ce sujet.

Le comité s'ajourne à mercredi prochain, à 10 heures A. M.

 MERCREDI, 6 mai 1857.

Le comité s'assemble.

PRÉSENTS :

MICHAEL HAMILTON FOLEY, ECR., AU FAUTEUIL.

M. CHRISTIE,
 M. NILES,
 M. FRAZER,
 M. E. COOK, et
 L'HON. M. MORRISON.

Isaac Buchanan, *William L. Smart*, *A. A. Farmer* et *Henry De Blaquiere*, écuyers, sont présents à la séance.

William L. Smart, écr., est appelé et interrogé ;

1. Etes-vous le secrétaire de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié ?—Je le suis.

2. Depuis combien de temps êtes-vous le secrétaire de la compagnie ?—Depuis le mois d'octobre 1853.

3. Avez-vous été le premier secrétaire ou avez-vous succédé à quelqu'un dans cet emploi ?—Non ; j'ai succédé à M. Robert Light.

4. Avant votre entrée dans les fonctions de secrétaire la compagnie était-elle organisée ?—Oui ; je pense qu'elle l'était, vu que le capital était souscrit.

5. Avez-vous le livre des actions en votre possession ?—Non. Je crois qu'il y avait un livre d'actions, mais je ne l'ai jamais vu. Je suis en possession de ce qui est censé être une copie de ce livre. Je l'ai trouvée dans le bureau de la compagnie.

Le comité s'ajourne à demain, à 10 heures A. M.

JEUDI, 7 mai 1857.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRÉSENTS :

MICHAEL H. FOLEY, Ecuyer, au fauteuil.

L'HON. M. MORRISON,
M. NILES,
M. FRASER et
M. EPHRAIM COOK.

L'interrogatoire de *William L. Smart*, écr., continué.

6. Vous avez dit avoir une copie du livre d'actions de la compagnie ; pouvez-vous la produire.—Je le puis. Je la produirai lundi.

7. Pouvez-vous dire de mémoire quel était le montant du capital ?—Environ deux cent cinquante mille louis.

8. Quels étaient les actionnaires et pour quelle somme étaient-ils inscrits ?—Le col. Light était inscrit pour £60,000 ; William S. Light, pour £27,000 ; Robert Newton Light, pour £27,000 ; les autres étaient H. C. Barwick, Henry De Blaquièrre, D. S. McQueen, Edmund Deeds, Richard E. Elways et Henry L. Turner.

9. Ont-ils pris la balance dans la même proportion ?—Non.

10. Pouvez-vous dire quelle est la somme d'actions prises par M. Barwick ?—£27,000, et M. DeBlaquièrre £27,000.

11. Quelle était la plus petite somme ?—La plus petite somme était de £2,600, mais je ne puis établir l'exacte proportion.

12. A-t-il été fait quelques versements sur les actions ?—Aucun que je sache, et les livres n'indiquent pas qu'il en ait été fait.

13. Quels étaient les directeurs au temps où vous êtes devenu secrétaire de la compagnie ?—L'hon. Francis Hincks, Edmund Deeds, Arthur Farmer, Henry DeBlaquièrre, H. C. Barwick, J. H. Cornell et Andrew Thompson.

14. A combien s'élevaient les actions de l'Hon. M. Hincks ?—Il en avait pour la valeur de £250, sur lesquelles il paya cinq pour cent ; et M. Barwick, afin de se qualifier comme directeur, en prit pour £250 de plus ; mais il n'a jamais rien été payé sur ce montant, et le capital a été confisqué.

15. Quand M. Hincks a-t-il résigné sa présidence ?—A la première ou deuxième assemblée qui suivit mon entrée dans la compagnie.

16. A-t-on jamais demandé à M. Hincks de payer ses actions ?—Non, autant que je me le rappelle.

17. Pourquoi ne l'a-t-on jamais appelé à les payer ?—Jamais je n'ai eu ordre de demander à qui que ce soit de payer ses actions.

18. A-t-on jamais eu l'intention de demander à M. Hincks de payer ses actions?—Je ne saurais l'affirmer, mais je le pense.

19. Qui a succédé à la présidence de M. Hincks?—M. Arthur Farmer.

20. Quelle quantité d'actions avait-il?—Je ne puis dire.

21. A-t-il fait quelque versement?—Je crois qu'il a payé £12 10s ou £25, mais je ne puis dire laquelle de ces deux sommes.

22. Qu'a-t-il payé depuis?—Y compris le premier versement, il a payé dix pour cent, faisant en tout £50. (Après réflexion. M. Smart se rectifie à l'égard de M. Deeds, qui n'est devenu directeur que le 7 mars 1854.)

23. Combien d'actions possédait-il?—Pour £500.

24. Qu'a-t-il été payé sur ces actions?—Je crois qu'il a payé 10 pour cent sur le tout.

25. Le bureau était-il au complet après la nomination de M. Deeds?—Je ne crois pas. Il y avait encore une vacance dans le bureau.

26. Parmi les six messieurs qui étaient directeurs, s'en trouvaient-il d'associés pour affaires de commerce?—Je crois que MM. Farmer, DeBlaquière et Deeds étaient ou avaient été associés pour faire le commerce de bois. J'ai oublié de dire que M. Light était directeur lors de la résignation de M. Hincks.

27. Quand M. Light cessa-t-il d'être directeur?—En mars 1854, le bureau déclara que ses actions étaient confisquées, parce que les versements n'avaient pas été faits et de l'avis du bureau il n'était plus directeur. M. Light contesta et réclama le droit d'être directeur, en payant les versements dus, et il intenta une poursuite en chancellerie à l'effet de rentrer dans ses droits; la cour lui donna gain de cause en par lui payant les versements dus.

28. Aux frais de qui cette poursuite fut-elle portée?—Aux frais de la compagnie.

29. Quels étaient ces frais?—Je ne saurais le dire. Le 5 juin, M. Light reprit son siège dans le bureau, mais il en fut privé le lendemain à l'élection annuelle.

30. Y a-t-il jamais eu quelque arrangement entre M. Light et la compagnie?—Non. Il n'a pas été présenté de réclamations, excepté pour environ £70 de frais.

31. Quelle est la somme d'argent que le Col. Light a reçue?—£2484 en remboursement de la somme avancée pour obtenir la première charte et pour les dépenses se rattachant à cette démarche.

Ordonné, Que vingt exemplaires des témoignages donnés à chaque séance soient imprimés pour l'usage des membres du comité.

Alors, le comité s'ajourne.

SAMEDI, 9 mai 1857.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRESENTS :

MICHAEL H. FOLEY, ECUYER, au fauteuil.

M. EPHRAIM COOK,

M. FRAZER, et

L'hon. M. MORRISON.

Alex. McClenaghan, écuyer, est appelé et interrogé :

Il réside dans la ville de Woodstock et est rédacteur et propriétaire d'un papier nouvelle en cet endroit. Il tient ses renseignements de rapports et états publiés des agents des directeurs. En 1853, un état fut publié par les directeurs, dans lequel il était fait mention que £60,000 de capital avaient été souscrit *bona*

fide, et qu'ils étaient alors disponibles pour les fins du chemin. L'état auquel il est fait allusion est le premier que la compagnie ait publié. Il fut publié dans le but d'induire les municipalités à faire des prêts. Il peut produire cet état et le fera. Sur les représentations faites par le bureau, les municipalités furent induites à faire des prêts jusqu'au montant de £145,000. Le contrat fut donné dans l'automne de 1853, et ce renseignement est dû à sa présence à une assemblée des directeurs où ce sujet fut discuté. Tous les directeurs étaient présents. Le contrat comportait que M. Zimmerman devait avoir la construction du chemin, à raison de £10,000 par mille, payable un tiers en bons de la compagnie, un tiers en actions et un tiers comptant. Le contrat fut ainsi représenté aux municipalités. Le contrat qui comportait crédit fut fait payable au comptant. Le contrat au comptant était de £7,000 par mille. Les travaux furent commencés aux conditions du dernier contrat. Un des sujets de plainte à cette assemblée était que le contrat eut été changé à l'insu ou sans le consentement des municipalités. L'effet de ce changement faisait une grande différence pour elles, si la ligne ne devait pas s'étendre au-delà de Woodstock et Port Dover, parce que le montant des actions et bons de la compagnie, joint aux prêts municipaux, s'élevait à près de la somme requise pour payer l'entrepreneur; et si l'on s'en était tenu au premier contrat, cet argent, avec les actions et bons à donner à l'entrepreneur, aurait suffi pour terminer le chemin. M. Hincks, le président, déclara que les municipalités s'en retireraient sans perte si le chemin venait à payer trois pour cent. Quant aux £60,000, d'après ce qu'il en savait des directeurs, il n'y avait jamais eu qu'une somme de £2,500. Sur ce montant il a été fait des versements jusqu'à la somme de dix pour cent, et la compagnie reconnaît le paiement de £125. A une élection annuelle de la compagnie qui eut lieu en juin 1854, MM. Light et autres votèrent sur un capital qui se montait à £53,000 contre la volonté du bureau existant, et les inspecteurs du scrutin déclarèrent que l'année précédente les directeurs avaient voté sur une plus forte somme, et ils furent alors continués dans leurs fonctions pour l'année courante. Il conclut que le capital devait alors s'élever à plus de £106,000, mais il ne sait pas à quelle somme au-delà. Les personnes élues directeurs à cette élection étaient MM. Farmer, DeBlaquière, Deeds, Barwick, Andrew Thompson, John C. Carnell et D. S. McQueen, ce dernier n'étant que le *locum tenens* d'un autre. Les bons donnés par la compagnie aux municipalités en considération de leurs prêts, comportaient qu'aucune partie de l'argent des municipalités ne serait employée avant que la compagnie eût les fonds nécessaires pour achever le chemin. L'on ne se conforma pas à cet engagement. L'argent des municipalités fut employé, et il n'en a jamais été dépensé d'autre pour le chemin, excepté les £125, et £12,500 que l'on dit avoir été prêtés par l'entrepreneur. Dans leur rapport de février 1855, les directeurs disent que l'entrepreneur a prêté les £12,500. Il a été acheté à Woodstock de M. DeBlaquière, pendant qu'il était directeur, des terrains à station pour la compagnie. Un comité composé de MM. Deeds, Barwick et Thompson, fut nommé pour évaluer ce terrain et faire rapport à ce sujet. La valeur adjugée pour ce terrain fut de £5,000 ou £5,500. Cette somme fut payée à M. DeBlaquière. M. DeBlaquière avait été le propriétaire de ce terrain pendant six ou huit mois, peut être pendant un an. Ce terrain était celui désigné sous le nom de cour à brique de Young. Il contenait de quatre à six acres. L'achat en a été fait pendant que M. DeBlaquière était directeur de la compagnie. Il ne sait pas ce que M. DeBlaquière a payé pour ce terrain. Le terrain était situé au nord du grand chemin de fer occidental, et pour servir de dépôt il aurait fallu que le chemin de Woodstock et du lac Erié traversât le grand chemin de fer occidental. Vers l'époque de l'achat, il était fait une requête pour une charte pour construire un chemin de Woodstock à Stratford, et si ce chemin eût été fait, le terrain aurait été avantageux pour y établir un dépôt. Cette charte n'a jamais été obtenue. M. DeBlaquière se retira du bureau des directeurs vers le

onze août dernier. M. DeBlaquière, en conversant avec le témoin, lui a avoué ou donné à entendre qu'il s'était retiré à la condition de recevoir £25,000. M. Buchanan a dit au témoin ce matin avoir donné £25,000 pour obtenir le contrôle du chemin.

[En réponse à une question de M. DeBlaquière]—Il a entendu dire aux directeurs, en présence des délégués municipaux, qu'il avait d'abord été pris pour une forte somme d'actions, que l'on n'avait jamais eu l'intention de garder. Il n'a jamais entendu dire aux directeurs, et il n'était pas non plus généralement compris que le capital avait été souscrit pour sauver la charte. Les rapports publiés portent le chiffre de ce capital entre £60,000 et £70,000. La charte exigeait une souscription de £60,000 et le rapport alléguait qu'elle avait été faite. Les municipalités préférèrent faire des prêts plutôt que de prendre des actions, parce que M. Hincks et autres intéressés au chemin leur avaient dit que c'était pour elles ce qu'il y avait de plus sûr, car, dans le cas où le chemin ne rapporterait que trois pour cent, cet intérêt leur serait garanti par le premier contrat passé avec M. Zimmerman. Il croit que le contrat a été pris en 1853. Il n'a jamais vu aucun contrat, mais l'on a généralement cru à son existence.

[Par l'Hon. M. Morrison.]—Etes-vous au fait qu'un contrat a été passé pour ce chemin, en 1853 ou à quelque autre époque, au prix de £10,000 par mille?—Je n'ai jamais vu un semblable contrat. A une assemblée du bureau des directeurs et des délégués municipaux, en 1855, la question du contrat des £10,000 par mille fut discutée, et comme raison du changement qu'il avait subi, M. DeBlaquière alléguait à propos qu'il y avait de le changer. Il dit que l'intention était de prolonger le chemin à l'est et à l'ouest et qu'il valait mieux faire ce changement; mais il exprima le regret que la modification touchant les £7000 par mille eût été faite sans consulter les municipalités. Il ne sait pas si la compagnie a acheté à Woodstock des terrains de quelque autre que M. DeBlaquière. Elle est entrée en marché pour d'autres terrains, mais le témoin ne sait pas si l'achat a été complété. Il ignore ce que M. DeBlaquière a payé pour la propriété qu'il a vendue à la compagnie. Il ne saurait dire si M. DeBlaquière a fait ou non l'acquisition de cette propriété dans le but de la revendre à la compagnie. Un comité a été nommé à l'effet de constater si l'extrémité ouest de la ville ne convenait pas mieux à l'établissement d'un dépôt que l'extrémité est, où la propriété de M. DeBlaquière était située. Cette question fut soumise à l'ingénieur en chef de la compagnie et à un ingénieur du grand chemin de fer occidental, et ils firent rapport que l'extrémité est convenait mieux. Ce rapport fut publié. Un autre ingénieur avait précédemment fait rapport en faveur de l'extrémité ouest. Ce rapport avait trait au premier tracé. M. Benedict est l'ingénieur-en-chef auquel il a été fait allusion. M. Light est l'ingénieur qui rapporta favorablement sur l'extrémité ouest. Son rapport fut fait vers le temps que la charte était obtenue. Comme raison de sa retraite, en outre des £25,000, M. DeBlaquière a dit au témoin que M. Buchanan devant très probablement accaparer le chemin d'Amherstburgh et St. Thomas, il était de l'intérêt de la compagnie de Woodstock et du lac Erié et des municipalités d'être aussi sous son contrôle. Une autre raison donnée par M. DeBlaquière, en faveur du transport du chemin à M. Buchanan, était que M. Zimmerman ne s'était pas conduit à l'égard du bureau comme il aurait dû le faire selon lui, et sentant (lui, DeBlaquière,) que son influence sur les autres membres du bureau allait lui échapper, il pensa que pour sortir de cette position désagréable le mieux était de se retirer. Quatre des directeurs étaient décidément en faveur de M. Buchanan. MM. Wilson et Walton, de Woodstock, sont les propriétaires de deux lots pour lesquels la compagnie est entrée en marché.

LUNDI, 11 mai 1857.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRÉSENTS :

MICHAEL H. FOLEY, écuyer, au fauteuil.

M. FRAZER,

M. COOK, et

Hon. M. MORRISON.

Lu le témoignage pris à la dernière séance du comité.

MM. DeBlaquière, Smart, Buchanan, McClenaghan et Hodge sont présents.

Jhn L. Hodge, écuyer, est interrogé :—Il est ingénieur de profession et réside à Hamilton. Il a commencé le tracé du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié en juillet 1853, comme ingénieur adjoint à M. Benedict, qui était l'ingénieur-en-chef. C'était avant que la charte pour prolonger le chemin jusqu'au pont suspendu et St. Thomas eut été obtenue. Fut employé par le bureau des directeurs dans l'automne de 1853, à tâcher d'obtenir du township de Norwich un prêt jusqu'à la concurrence de £50,000. A réussi à engager le township à faire ce prêt, et une assemblée des contribuables fut subséquemment tenue pour le ratifier. M. DeBlaquière, un des directeurs, M. Smart, le secrétaire, M. Ball, le solliciteur, et M. Cornell, un autre des directeurs étaient présents. Dans un discours qu'il fit alors aux contribuables, M. DeBlaquière déclara que plus de £60,000 de capital privé avaient été souscrits. Cette assemblée eut lieu à Otterville. M. Moore, de Norwich, demanda à cette assemblée pourquoi les livres d'actions étaient fermés. M. DeBlaquière lui répliqua en disant qu'il (M. Moore,) avait autrefois eu l'occasion, s'il eût voulu s'en prévaloir, de devenir directeur, moyennant la souscription du montant voulu d'actions. En 1854 ou 1855, la compagnie comptait huit actionnaires. En 1854, le parlement passa une loi autorisant la réduction de son capital (il n'est pas certain quant à la date ou quant aux termes véritables de la modification,—on peut les connaître en consultant la loi). Dans l'automne de 1853, M. DeBlaquière, pendant qu'il était directeur, fit des démarches pour acheter une ferme ou une partie de la ferme de M. Axford, dans les environs de Simcoe, à travers laquelle la ligne du premier tracé passait. M. James W. Ritchie, de Simcoe, survint et fit concurrence pour l'achat de cette même propriété. M. Axford ne voulut la vendre ni à l'un ni à l'autre. Après cette négociation ou pendant sa durée, l'on ordonna au témoin de faire une nouvelle étude du chemin. Cette propriété d'Axford est située sur le côté sud-ouest de la rivière qui traverse Simcoe. En obéissance à cet ordre, il fit une nouvelle étude et fixa la ligne sur l'autre côté de la rivière. La ligne passant par la propriété Axford était certainement la plus avantageuse. M. Benedict fit part au témoin qu'en conséquence de ce changement de route, MM. DeBlaquière et Farmer avaient fait l'acquisition de la ferme Davis, à travers laquelle la ligne devait passer, d'après la nouvelle étude. M. Benedict ajouta que c'était à sa connaissance la première fois qu'un dépôt était fixé en un endroit sans consulter l'ingénieur-en-chef et avant que le tracé d'une ligne fût fait. Ni le témoin, ni l'ingénieur-en-chef n'ont choisi la ferme Davis pour y placer le dépôt. C'est en l'absence de M. Benedict et à la réquisition des directeurs que la seconde ligne a été tracée. La seconde ligne passait en arrière et auprès de la maison de M. Campbell, mais sur l'autre côté de la rivière. Lors du tracé, la propriété par où elle passait appartenait à M. Campbell. Au retour de M. Benedict, le témoin et M. Benedict se consultèrent à l'égard de l'endroit sur cette propriété qui conviendrait le mieux pour y placer le dépôt. La deuxième ligne fut tracée avant le 28 octobre 1853. Le témoin énonce positivement que le terrain de niveau en arrière de la maison

de M. Campbell était le lieu convenable pour le dépôt et le plus avantageux pour desservir la ville ; et M. Benedict et le témoin décidèrent de le placer en cet endroit là. M. DeBlaquière fit l'acquisition de la ferme Davis à forfait d'une certaine somme d'argent dans le cas où l'achat ne serait pas conclu dans un temps donné. L'achat ne fut pas conclu par M. DeBlaquière. Il ne peut dire si M. DeBlaquière aurait ou non complété l'achat de la ferme Davis dans le cas où le dépôt aurait été placé sur cette propriété. La ligne de chemin aurait pu être construite à meilleur marché, et elle aurait certainement été plus avantageuse aux intérêts de la ville et de la compagnie, si elle eût passé par la ferme Axford plutôt que par le lieu où elle a été fixée ensuite. Il n'a aucun autre motif, en disant positivement que le chemin aurait passé par la ferme Axford si M. DeBlaquière avait complété l'achat, que celui de démontrer qu'en passant par là la ligne aurait été décidément plus avantageuse pour la compagnie ; et même aujourd'hui, pourvu que le chemin du sud passe par Simcoe, il serait profitable d'abandonner les travaux déjà faits par la ville et tracer la ligne à travers la propriété Axford. Quatre directeurs de la compagnie formaient un quorum. Il se souvient que le contrat a été donné, ou dans l'automne de 1853 ou dans le printemps de 1854. Il ne croit pas que des demandes de soumissions pour ce contrat aient été publiées dans les papiers nouvelles. Il n'est au fait que des trois soumissions faites par les personnes suivantes :—Valentine Hall & Cie., Zimmerman & Cie., et Kay et autres, d'Hamilton. Le témoin a fait pour Hall & Cie., une estimation de la valeur des travaux à faire. D'après le témoin, cette estimation faisait voir un bénéfice qui s'élevait bien à £6,783 par mille. M. Hall et M. John Barwick, frère d'un des directeurs et l'associé de Hall, élevèrent leurs prix de soumission, sur l'avis de M. DeBlaquière. Ils avaient montré leur soumission à M. DeBlaquière avant l'adjudication. M. Hincks avait assuré à Hall et Barwick qu'ils auraient le contrat. Ils ne l'obtinrent pas. Il fut donné à Zimmerman & Cie. Il ne saurait dire pourquoi on le leur donna. Il croit que Hall & Cie., perdirent le contrat parce que, sur l'avis de M. DeBlaquière, ils en avaient élevé le prix. Il n'a pas eu connaissance personnellement qu'aucune somme d'argent ou autre valeur ait été donnée à quelqu'un des directeurs par Zimmerman & Cie., à l'effet d'obtenir le contrat. Il a vu dans les papiers nouvelles publiés à Woodstock la mention du fait que de l'argent avait été donné dans ce but. Il n'a pas été employé par aucun des directeurs ni non plus par aucune autre personne pour engager le préfet (*reeve*), de Windham, par aucune considération pécuniaire, à négocier le prêt à être fait par ce township. Alexander McBean, le sous-entrepreneur de la ligne a été ainsi employé par John W. Dunkley, le commis-gérant des entrepreneurs. Les faits sont ceux-ci : M. Hunt, le préfet en question avait des scrupules quant à donner l'ordre du trésorier de township au secrétaire de la compagnie pour le montant du prêt voté par le township en faveur de la compagnie. Pour dissiper ces scrupules et engager M. Hunt à donner cet ordre, on lui fit sans bruit une douzaine de \$1000 (moins \$100 retenues par M. McBean pour ses services personnels dans la transaction). Cinq cents piastres furent d'abord envoyées à M. Hunt, dans une enveloppe, qui lui fut remise par M. McBean, et le témoin croit que 15 ou 20 minutes après le secrétaire de la compagnie était en possession de l'ordre du préfet. M. McBean a dit au témoin que plus tard, lorsque la balance de \$500 devait être payée à M. Hunt, il (McBean) retint \$100 pour ses services dans cette transaction. Il ne croit pas que les officiers ou les directeurs de la compagnie fussent au fait de cette transaction. A une assemblée tenue à Amherstburgh le 7 août dernier, deux bureaux rivaux furent élus pour la ligne d'Amherstburgh et St. Thomas. La discorde s'éleva quant à savoir lequel des deux avait été légalement élu. Un de ces bureaux fut élu dans l'intérêt de M. Zimmerman, l'autre dans celui de M. Buchanan. En revenant le lendemain d'Amherstburgh, M. Van Voorhis suggéra au témoin, comme ami de Buchanan, que le contrôle de la ligne sud pourrait être

accaparé en obtenant celui de Woodstock et du lac Erié et ses prolongements, et que moyennant une offre pécuniaire un nombre suffisant de membres du bureau des directeurs du chemin de Woodstock et du lac Erié pourraient être induits à se retirer, et donner par ce fait à M. Buchanan le contrôle des chartes de ce chemin. Le témoin eut une entrevue avec M. Buchanan et lui fit part de ce qu'avait dit M. Van Voorhis. M. Buchanan s'occupa de cet avis, et décida que la somme nécessaire pour atteindre ce but était de £25,000. Le témoin n'est pas au fait de l'exacte somme payée, ni du temps ni de la manière qu'elle l'a été; mais, quelque temps après, il a vu une lettre de M. Buchanan requérant M. DeBlaquière, vu que ce dernier n'avait pas co-opéré avec M. Buchanan jusqu'au degré convenu, de rembourser l'argent. MM. Farmer, DeBlaquière et McQueen se retirèrent pour faire place aux partisans de Buchanan. M. Deeds était absent de la province dans le temps et M. McQueen le remplaçait comme directeur. M. Deeds ne pouvait pas être au fait de cette transaction, étant alors en Angleterre, et son absence comptant de plusieurs semaines avant la transaction. Il ne doute nullement que £25,000 ont été payés à M. DeBlaquière par Buchanan. Il ne sait pas si quelqu'un des autres directeurs a ou non partagé dans la somme. Les frais du tracé s'élevaient à environ £400 par mois,—pendant la construction, à environ £300. Les comptes indiquent que £125 seulement ont été payés. Il n'a pas été employé d'autre argent pour le chemin que celui des municipalités et l'intérêt en provenant. Il produira le bilan du secrétaire, lequel fera voir les recettes et dépenses et la source d'où provenait l'argent employé. Le coût de la construction de tous les travaux d'après les prix payés aux sous-entrepreneurs, établi aussi correctement que pouvait le faire le témoin, en constatant les prix payés à quatre sous-entrepreneurs sur cinq par les entrepreneurs, le 31 octobre 1854, alors que les travaux furent temporairement suspendus, s'élevait à environ £32,500, tandis que celui des entrepreneurs Zimmerman et Cie., se montait à une somme au-dessus de £87,000. Il n'est pas à la connaissance du témoin qu'une cédule des prix pour servir de base aux estimations mensuelles fut attachée au contrat, comme cela se pratique ordinairement. Le témoin n'avait qu'à recueillir les comptes mensuels des travaux de l'ingénieur résidant et les transmettre tous les mois à l'ingénieur-en-chef. Il n'y a jamais eu de livre d'estimation dans le département de l'ingénieur qui contiât la formule ordinaire des prix des items correspondant aux quantités d'ouvrage fait suivant estimation, mais seulement un livre dans lequel, à la fin de chaque mois, l'estimation était entrée et certifiée par l'ingénieur-en-chef, quant à la quantité de milles ou parties de milles qui avait été faites, à tant par mille. Le témoin ne sait pas si les profits légitimes de M. Zimmerman n'auraient pas pu s'élever à quelque chose approchant de la différence entre £32,500 et £87,000,—montant estimé en octobre 1854. Il ne sait pas si les directeurs étaient ou non au fait qu'en octobre 1854 le montant de l'ouvrage alors fait ne s'élevait seulement qu'à £32,500.

Le comité s'ajourne à demain, à 10 heures A. M.

MARDI, 12 mai 1857.

Le comité s'assemble,

MEMBRES PRESENTS :

MICHAEL H. FOLEY, EC UYER, au fauteuil,
 M. Fraser,
 M. Ephraim Cook,
 L'hon. M. Morrison,
 M. Christie.

Les divers témoins sont présents.

M. Hodge produit le bilan des recettes et dépenses de la compagnie de chemin de fer et de havre de Woodstock et du lac Erié, et son interrogatoire se

continuant, le témoin a dit que son salaire était de £500 par année. Le salaire et les frais de voyage de M. Benedict s'élevaient à £750. Le témoin avait certains frais de voyage. Les réclamations pour droits de passage se décidaient par des personnes employées. Il n'est pas au fait qu'il y ait eu beaucoup d'arbitrages. Les réclamations étaient réglées privément et par arbitrage. Le témoin considère que vingt-cinq pour cent est un très bon profit dans une entreprise de première classe au comptant.

[Transquestionné par M. DeBlaquière.]

Il ne sait pas si deux contrats ont été donnés, mais il sait que le projet d'un contrat à crédit a été changé contre un contrat au comptant. Il ne sait pas si le contrat comportant crédit a été signé, scellé et delivré, mais il sait qu'il a été changé. Il produira l'avancé par écrit de M. Benedict mentionné hier relativement à l'achat de la ferme Davis par M. Farmer, pour lui-même et M. DeBlaquière. Le témoin était sous l'impression que le changement de route depuis la propriété Axford jusqu'à la ferme Davis a été amené par le fait que MM. Farmer et DeBlaquière n'avaient pu acheter la première. Le dépôt n'a jamais été fixé sur la ferme Davis à l'époque mentionnée. Il ne sait pas si les directeurs eux-mêmes avaient fixé le dépôt. Il a déclaré hier que M. Benedict avait dit que c'était la première fois qu'il voyait qu'un dépôt était fixé sans consulter l'ingénieur en chef et avant que la ligne fût tracée. D'après ce que le témoin a vu et constaté depuis, son impression est que MM. Farmer et DeBlaquière espéraient faire une spéculation sur le site du dépôt. Une nouvelle ligne fut tracée et ensuite une troisième. La troisième ligne fut tracée dans un temps où il n'y avait que peu d'espérance que les directeurs en viendraient à un arrangement avec M. Ritchie, qui, après le tracé de la seconde ligne, avait acheté du propriétaire M. Campbell, la propriété par où elle a passé. Relativement à l'écrit plus haut mentionné de M. Benedict, le témoin désire ajouter que se sentant vexé par le contenu de cette lettre, il s'est prévalu de la première occasion pour la montrer à M. DeBlaquière et lui demander verbalement si jamais il l'avait engagé à faire l'acquisition de la propriété Davis. M. DeBlaquière répliqua que M. Farmer était indiscret, et que lui, M. DeBlaquière, allait mettre ordre à cette affaire. Il a agi de la même manière avec M. Barwick ce matin là. La lettre de M. Benedict l'avait mis sous l'impression qu'on le supposait alors avoir fixé le dépôt et il manifesta le désir de se mettre en règle à ce sujet. Il a fait l'estimation dont il a été question hier dans son témoignage et comme ingénieur de M. Hall. Il était alors employé par la compagnie. Il n'y a rien d'inconvenant pour un ingénieur de faire une estimation pour une personne placée dans ces circonstances. De mémoire il ne peut dire quels étaient les travaux compris dans l'estimation de M. Hall. L'estimation avait trait à l'intérêt, aux travaux de génie et au droit de passage. M. Hall alla montrer sa soumission à M. DeBlaquière et ce dernier lui conseilla d'élever ses prix. Les plans et spécifications ne convenaient pas à ce pays en raison de l'estimation approximative. Le témoin juge l'estimation qui aurait dû être adoptée, parce qu'il se croit aussi habile que d'autres ingénieurs, et parce qu'il lui était aussi facile qu'à d'autres d'avoir accès aux plans de la compagnie. Si Hall et Cie., s'étaient servis des termes: "conformément aux plans et spécifications à être fournis," ces termes auraient compris le droit de passage et d'autres choses, spécifiant la manière dont les travaux devaient être faits. La soumission de M. Hall était absolument pour les travaux pour lesquels M. Zimmerman avait soumissionné. Les termes varient dans les différentes spécifications. Il a vu l'offre formelle de Hall et Cie. Il leur a donné une estimation de tant par mille, elle devait comprendre le droit de passage, les clôtures, la superstructure, les terrains de dépôts, le fonds roulant; quant aux frais de génie, il n'en sait rien; mais il croit que certaines dépenses contingentes et une

année d'intérêt s'y trouvent comprises. D'après ce que le témoin a entendu dire des autres soumissions, car il ne les a jamais vues, et d'après ce qu'il tient de M. Hall, il considère celle de ce dernier la plus avantageuse. Il ne se rappelle pas des conditions de paiements du contrat de Hall. Il préfère ne rien dire de l'une ou l'autre de ces soumissions jusqu'à ce que les livres soient produits.

[Transquestionné par M. Smart.]

M. Ritchie a un plan de la propriété qui traverse la ligne qui passe à Simcoe, et qui ferait voir, s'il était produit, certaines parties qui y sont désignées comme des terrains de dépôt. Ce plan n'est pas un de ceux de la compagnie ; il a été fait par M. Ritchie lui-même après s'être consulté avec le témoin et M. Benedict. Rencontra une fois à Simcoe M. Smart avec M. Benedict. N'a aucune opinion si une cédule des prix était ou n'a pas été jointe au contrat. Il n'a jamais vu le contrat. Il pense que si une cédule des prix eût été jointe au contrat, l'ingénieur en chef la lui aurait passée afin de le mettre en état de faire ou d'adopter un plan pour l'estimation mensuelle. M. Benedict gardait dans son pupitre un plan pour faire les estimations mensuelles et auquel le témoin n'avait pas accès. Il l'a vu une fois pendant que M. Benedict s'en servait. Il n'a jamais demandé la cédule des prix attachée au contrat.

[Transquestionné par l'hon M. Morrison.]

Il n'a jamais dit à aucun des directeurs qu'il croyait les estimations faites d'une manière irrégulière ; les estimations l'étaient cependant. Il n'en n'a pas informé les directeurs pour la raison qu'il aurait cru manquer aux convenances en se mêlant des devoirs de l'ingénieur en chef. Il ne veut pas dire que les estimations furent faite malhonnêtement par l'ingénieur en chef, mais seulement qu'elles le furent d'une manière irrégulière. Le témoin attendait son salaire des fonds de la compagnie. Il sentait qu'il avait le même devoir à remplir envers M. Benedict et envers la compagnie. Son devoir envers la compagnie était de surveiller les travaux sur la ligne. Il n'était pas dans une position à pouvoir se rencontrer avec eux au bureau. On ne l'a jamais requis de le faire. N'a jamais fait connaître à la compagnie ni à aucun des directeurs que l'ingénieur en chef ne veillait pas aux intérêts de la compagnie. Autant que sa mémoire le lui rappelle, il ne l'a jamais fait dire à l'ingénieur en chef même. Il pense que cela aurait été commettre une inconvenance. En autant qu'il se rappelle bien, il n'a jamais dit à qui que ce soit que l'ingénieur en chef ne veillait pas aux intérêts de la compagnie.

[Par M. McClenaghan.]—Est-ce que M. Benedict, en aucun temps devant vous ou en conversation avec vous, relativement aux affaires de la compagnie n'a pas dit que c'était une escroquerie du commencement à la fin ?—*Rép.* En une occasion, pendant que nous causions des affaires de la compagnie, (il y a plus de deux ans de cela,) il dit comme par hasard : " C'était une escroquerie, dans tous les cas " L'allusion s'adressait à la conduite des directeurs. Le témoin croit qu'il a dû communiquer cette conversation à quelque personne pendant ou vers le temps qu'elle a eu lieu. Le témo n partagea l'opinion alors exprimée par M. Benedict. Il n'était pas intéressé dans le contrat de M. Hall. Il rédigea sa soumission. Il ne s'attendait pas à être intéressé dans le contrat. Les associés de M. Hall étaient MM. Arnold, Morton, John Barwick et Charles DeBlaquière. Il tient ce renseignement de M. Hall. Il se montra intéressé à faire la soumission de Hall parce que ce dernier était son ancien ami. Il n'avait aucun autre intérêt quelconque. Il n'était au fait que du montant des quatre sous-entrepreneurs. Il fit l'estimation du montant du cinquième d'après les quatre autres.

Dans ces sommes n'étaient pas compris les travaux de génie ou autres, mais seulement les travaux faits par les sous-entrepreneurs. Il fit cette estimation dans le but de constater si M. Zimmerman était ou n'était pas trop payé. Il ne l'a fait à l'instigation de personne. Il fit cette estimation immédiatement après que les travaux furent suspendus pour la première fois, etc., et pour sa propre satisfaction. M. Van Voorhis était un des sous-entrepreneurs. Il ne peut dire exactement ce qu'il a reçu. Les autres étaient Smith et Cie, Alexander McBain, et un autre qui se retira. Il rectifie son témoignage d'hier, en disant trois sur quatre sous-entrepreneurs au lieu de quatre sur cinq. Il a un mémoire de la manière dont il fait l'estimation. Il ne se rappelle pas dans le moment le montant exact des travaux d'aucun des sous-entrepreneurs. Peut produire ses calculs qui démontrent de quelle manière l'estimation a été faite. Il a pris la somme payée à trois entrepreneurs, et il a vu quelle est la quantité moyenne d'ouvrage fait, et de là il est arrivé à la somme totale. Lorsque le témoin parle de prix payés, il entend désigner ceux que M. Zimmerman doit payer. Il sera content de montrer au comité les calculs par lesquels il est arrivé à son estimation. Il se souvient maintenant que le cinquième sous-entrepreneur avait la construction des ponts. MM. Bradley et Jenkins étaient les sous-entrepreneurs des ponts. Il peut produire et produira l'estimation faite pour les ponts. De mémoire il ne peut rien dire maintenant quant au montant. Il y a longtemps qu'il s'est retiré du service de la compagnie, et eu égard à cette circonstance et à la dispersion des entrepreneurs, il n'a pas aujourd'hui les mêmes facilités qu'il avait de faire son estimation. Il a dans son bureau les données sur lesquelles l'estimation est produite.

Alors, le comité s'ajourne.

MERCREDI, 13 mai 1857.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRESENTS :

MICHAEL H. FOLEY, écr., au fauteuil ;
 M. EPHRAIM COOK,
 M. FRASER,
 M. CHRISTIE,
 M. SOUTHWICK et
 L'hon M. MORRISON.

Les divers témoins sont présents.

Lecture et adoption du témoignage d'hier.

Le comité délibère.

Il s'ajourne à demain, à 10 heures a. m.

JEUDI, 14 mai 1857.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRESENTS :

MICHAEL H. FOLEY, écr., au fauteuil ;
 M. SOUTHWICK,
 M. EPHRAIM COOK,
 M. FRASER et
 M. CHRISTIE.

John Barwick, écr., est interrogé :—Il réside à Woodstock. Il se rappelle que le contrat pour la construction du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié a été donné dans l'automne de 1853. Il n'est pas au fait que des soumissions

pour cette entreprise aient été demandées dans les papiers-nouvelles. Le témoin étant alors l'associé de Valentine Hall, c'est par lui qu'il sût que le contrat allait être offert à la concurrence et que les soumissions devaient être envoyées pour tel jour. Hall n'a jamais fait part au témoin de qui il tenait que le contrat allait être mis en adjudication ; il pense que dans le temps il était généralement connu que l'adjudication allait avoir lieu. Le témoin et ses associés soumissionnèrent. M. Hall et le témoin préparèrent une soumission dans le but d'entrer en concurrence, et de cette soumission le témoin en avait gardé un mémoire. Le témoin montra ce mémoire à M. DeBlaquière avant de présenter la soumission. Ce mémoire contenait un état des prix mentionnés dans la soumission. Lorsqu'il le montra à M. DeBlaquière, ce dernier fit la remarque qu'il croyait que les prix étaient peu élevés, et aussi, que probablement, selon lui, il allait y avoir des difficultés en raison de l'état de gêne du marché monétaire. A la suite de cette conversation, le témoin alla trouver M. Hall et lui fit part en substance de l'entretien qu'il venait d'avoir, et sur ce ils décidèrent qu'il y avait lieu d'augmenter les prix de leur soumission. Il croit que la première soumission était de £7000 par mille au comptant ; mais il ne saurait l'affirmer, ou £7300 suivant certaines conditions mentionnées dans le contrat. Ils ont augmenté le prix, croit-il à £7300 au comptant, ou à £7600 à certaines autres conditions. Cette soumission fut faite. Cette modification de la soumission fut le résultat de la conversation qui eut lieu avec M. DeBlaquière, et à laquelle il a été fait allusion plus haut. La soumission du témoin ne fut pas acceptée, celle de M. Zimmerman le fut. Les associés du témoin étaient MM. Hall, Morton, de Kingston, John Arnold, junior, de Toronto, et Charles DeBlaquière. Ne saurait dire, de ces deux soumissions du témoin et de Zimmerman, quelle était la plus avantageuse pour la compagnie. Le témoin pense que si la compagnie à laquelle il appartenait eût obtenu le contrat elle était en moyen d'en remplir les conditions. Le témoin se contente de dire qu'il a été désappointé. Il ne lui plaît pas de dire qu'il a été ou lésé ou trompé ; désappointé est le mot ; il trouve qu'il définit suffisamment ce qu'il veut dire. Après cela, le témoin fut nommé arbitre de la compagnie. Il fut laissé au témoin et aux autres arbitres qui lui seraient associés dans chaque cas de fixer les émoluments de cet emploi. Il pense qu'en moyenne cette rémunération s'élevait à £1 5s par jour. Il y eut environ dix arbitrages. Ne croit pas qu'ils dépassèrent ce nombre. Il ne saurait dire comment il se fait qu'il y en ait eu si peu. Il pense que M. Ball, le solliciteur, négocia privément avec la plupart des personnes. Il connaît la propriété désignée sous le nom de cour à brique de Young. Il ne sait rien y ayant rapport en outre de ce qu'il a vu dans la presse. Connaît cette propriété depuis 19 ou 20 ans. Ne peut rien dire quant à la valeur de la propriété. Il n'a rien de plus à ajouter.

[*En réponse à M. DeBlaquière.*] — Le témoin avait toute espérance d'avoir le contrat, et ne l'ayant pas obtenu, il éprouva du désappointement.

[*Par M. McClenaghan.*] M. Hall ne vous a-t-il pas informé que M. Zimmerman avait fait des démarches auprès de lui, afin de l'empêcher de soumissionner, en lui offrant une position sur la ligne s'il voulait se rendre à sa demande ? — En effet, M. Hall a fait mention que des offres lui avaient été faites par M. Zimmerman, et que s'il les eût acceptées, on lui aurait donné, sous forme de contrat ou de sous-contrat, quelque chose d'avantageux.

[*Après quoi le témoin se retire.*]

Rév. W. H. Landon, interrogé :— Il réside à Woodstock, il est greffier du conseil du comté d'Oxford. La compagnie de Woodstock et du lac Erié a été constituée en corporation il y a plusieurs années, mais sa charte est demeurée lettre morte jusque vers 1852. Vers cette époque, le témoin s'est adjoint à des

personnes qui s'efforçaient de la remettre en vigueur. Ils réussirent à intéresser les personnes influentes des environs et à obtenir l'aide de presque toutes les municipalités par lesquelles la ligne allant jusqu'à Dover devait passer. Le témoin déploya beaucoup de zèle pour engager les municipalités à accorder de l'aide en faveur de l'entreprise, mais il ne saurait dire s'il se considérait ou non ou s'il était par d'autres considéré comme agent de la compagnie. Le désir sincère de voir se réaliser ce qu'il considérait une amélioration importante l'a engagé à s'occuper de cette entreprise. Il a agi de la meilleure foi du monde dans ses représentations auprès des municipalités, des particuliers et aux assemblées publiques, et il a toujours cru ces représentations véridiques. Il lui semble probable que par ces représentations quelques unes de ces municipalités ont été portées à faire les octrois qu'elles ont faits. Néanmoins, il se trouva que quelques unes de ces représentations étaient fausses. Comme exemple, il cite qu'il fit voir que si le chemin ne devait rapporter seulement que deux pour cent de ses frais d'exploitation, les municipalités auraient la une garantie pour leurs prêts, vu que ces derniers ne devaient s'élever qu'à un troisième du coût du chemin. Il leur représenta aussi qu'aucune partie de l'argent avancé par les municipalités, à l'exception d'une petite somme pour le tracé et les dépenses préliminaires, ne serait employée avant que les moyens de faire tous les travaux ne fussent entre les mains des entrepreneurs. Il représenta de même à plusieurs reprises qu'un contrat avait été passé, par lequel l'entrepreneur s'obligeait à fournir les deux tiers de l'argent nécessaire à la construction et à l'équipement du chemin, et que cette avance devait lui être garantie par les obligations de la compagnie pour une moitié et par des actions dans le capital du chemin pour le reste. De cette sorte l'on faisait voir que les municipalités pouvaient assurer la construction et l'équipement du chemin en avançant, par voie de prêt, une somme d'argent égale à tiers de ses frais de construction, et que ce prêt serait garanti par la première hypothèque sur le chemin et son matériel roulant. Comme nouvel appât, et après la réorganisation du bureau (à l'époque où M. Farmer devint président et M. DeBlaquière directeur,) il représenta que la position, le caractère et le rang qu'occupaient dans la société les divers membres du bureau étaient pour le public le plus sûr garant de l'administration fidèle et honorable des affaires de la compagnie. Plusieurs personnes en rapport avec le bureau occupaient alors de hautes positions, — d'un haut rang; elles furent désignées comme ayant l'intégrité de leur propre caractère à conserver, et aussi comme étant responsables envers leurs amis, parmi lesquels il s'en trouvait plusieurs jouissant aussi d'une position élevée. Beaucoup de personnes qui étaient opposées au projet furent induites, par ces représentations, à lui donner leur appui. Il donne comme probable que l'on a répandu le fait qu'une certaine somme du capital avait été de bonne foi souscrite, mais le témoin n'a jamais cherché à le faire valoir auprès des municipalités, croyant lui-même bien peu à son exactitude. En rémunération de ses services, il a reçu de l'argent de la compagnie; les paiements se composaient de très petites sommes, mais il ne peut se rappeler quel en était le montant. Se souvient d'avoir reçu, en trois différents temps, des chèques de £25 chacun, et une autre fois, un chèque de £25 ou £50; il n'est pas certain si en sus de cela il a été fait des petits paiements de £2 ou £3 pour louage de voitures ou autres déboursés de cette nature; ne sait pas qu'il était au service de la compagnie. Ses occupations datent de 1852 et elles n'ont cessé que récemment. En disant qu'il ne sait pas qu'il était au service de la compagnie, il entend n'avoir pas d'engagement permanent. Il tenait généralement ses instructions d'un ou de plusieurs des directeurs, ordinairement de M. DeBlaquière ou de M. Barwick. C'était pour obtenir cet argent des municipalités qu'il fut employé pour la première fois. Les représentations faites par le témoin aux municipalités se reposaient sur la foi d'assurances que lui avaient faites des membres du bureau des directeurs et sur les instructions qu'il tenait d'eux. Il se trouva que presque

toutes, ou la plupart de ces représentations, étaient mal fondées. N'a jamais soupçonné que les plus essentiels de ces renseignements fussent faux avant l'interruption des travaux. Il pense qu'il tenait de tous les directeurs les renseignements qu'il a transmis aux municipalités, relativement aux conditions du contrat dont il a donné les particularités. Il a entendu quelques uns des directeurs dire publiquement à une assemblée des contribuables que telles étaient les conditions du contrat. Le témoin apprit pour la première fois que le contrat avait été changé vers l'époque du complet abandon des travaux. Cette nouvelle lui causa beaucoup de surprise. N'a jamais tenu de conversation à ce sujet avec les directeurs. Il a entendu un directeur (M. DeBlaquière) manifester le regret de ce que les municipalités n'avaient pas été consultées avant que ce changement fut fait. Il n'a fait publiquement aucune démarche, depuis qu'il a reconnu la fausseté de ses renseignements, pour démontrer qu'il avait agi de bonne foi. Il avait demeuré pendant longtemps dans la section de pays intéressée à cette entreprise, et il était convaincu que ceux qui le connaissaient ne lui attribueraient aucun tort ou fausse représentation. Il est étranger aux circonstances se rattachant à la mise en adjudication du contrat. Il eut un entretien avec M. DeBlaquière peu de temps après l'accession des amis de Buchanan au bureau, en remplacement de M. DeBlaquière et de ses collègues résignataires. M. DeBlaquière lui apprit simplement que le bureau avait changé de main ; que lui et d'autres s'étaient retirés, et que M. Buchanan et quelques uns de ses amis leur avaient succédé ; que le chemin avait beaucoup gagné à ce changement, et qu'il y avait maintenant certitude de le voir construit dans un espace de temps raisonnable, ainsi que la ligne de Woodstock et Dover. La cour à brique de Young pouvait valoir entre £100 à £400 l'acre. Ne saurait dire ce qu'elle valait quand elle a été vendue à M. DeBlaquière. Il croit que M. DeBlaquière acheta le terrain de M. Birch en 1852 ou 1853. Après réflexion, il pense que ce devait être plus tard. Il a rédigé quelques uns des écrits ; croit que ce sont les prix véritables qui s'y trouvent mentionnés, mais il ne dit pas qu'il n'a pas été payé plus que cela.

[Après quoi le témoin se retire.]

William Gray, écuyer, est interrogé :—Il réside à Woodstock et a été préfet de cette ville. Il était conseiller de ville en 1852. Conjointement avec d'autres conseillers il fut consulté à l'égard du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié. MM. Barwick, DeBlaquière et d'autres directeurs le prièrent d'aider à faire avancer les affaires du chemin. Ils représentèrent aux municipalités les avantages qui résulteraient de ce chemin, s'il était possible d'obtenir les moyens de le construire, mais vu que par cause de manque de fonds la charte était sur le point d'expirer, il fut suggéré de soumettre un projet aux municipalités et de leur demander de l'aide pour le mettre à exécution. Voici quel était ce projet : s'il pouvait être obtenu un tiers, sous forme d'aide municipale, un tiers des actions de la compagnie pourrait être vendu et un tiers pris par les entrepreneurs. Voilà le projet qui a été soumis aux municipalités et qui les a portées à accorder l'aide qu'elles ont donné. Le témoin fut nommé par les directeurs commissaire pour aider à l'exécution du projet. Il se rendit auprès des différentes municipalités et leur fit part du projet en désignant ceux qui en avaient le contrôle comme des personnes riches et d'un haut rang,—quelques uns d'entre eux jouissant d'une position de responsabilité ; il ajouta aussi qu'il serait donné aux municipalités des bons pouvant les mettre à l'abri de toute perte possible. Il fait mention des bons parce qu'il devait y en avoir de deux espèces. Les uns prescrivaient qu'aucune partie de l'argent des municipalités ne serait employée, à l'exception d'une petite somme pour les dépenses préliminaires, avant que tout le montant nécessaire à la construction du chemin ne fut obtenu. Les autres leur donnaient

pour garantir la première hypothèque sur le chemin. A aussi dit aux municipalités qu'elles n'éprouveraient aucune perte si le chemin rapportait deux pour cent. Il a entendu le témoignage de M. Landon. Le témoin a fait aux municipalités les mêmes représentations que M. Landon dit lui-même avoir faites. Il a fait ces représentations sous l'autorité des directeurs. Ils étaient au fait de ces représentations faites par lui et elles étaient par eux approuvées. M. DeBlaquière et autres directeurs informèrent le témoin que le contrat avait été donné conformément à ces représentations. Il se trouva que ces représentations étaient mal fondées; le témoin entendit dire que le contrat avait été ensuite changé à l'insu ou sans le consentement des municipalités, et d'après sa connaissance personnelle il peut dire que c'était le cas, en autant que la municipalité de Woodstock était concernée. Le témoin fut surpris de voir que le contrat avait ainsi été changé, et la connaissance de ce fait causa beaucoup d'excitation et de mécontentement dans les municipalités. Il s'en est plaint aux directeurs et a dit à M. DeBlaquière que c'était un manque de bonne foi. Il y eut, peu de temps après, une assemblée publique, à laquelle M. DeBlaquière dit qu'il était chagrin de ce que ce changement eût été fait; mais qu'une charte pour un prolongement allait être demandée et que lorsqu'elle serait obtenue on devait trouver des moyens suffisants pour poursuivre et achever les travaux. Depuis ce temps, les travaux ont été une source de troubles et de vexations pour les municipalités, et l'opinion générale est que par ces moyens la charte et le chemin vont être perdus; il pense que plus d'une municipalité a confiance en M. Buchanan et en quelques uns des autres directeurs. A fait mention aux municipalités que des actions avaient été prises, mais il ne croit pas que ce fait ait pu les induire à faire des prêts, parce qu'il était bien connu que quelques unes des personnes qui avaient souscrit à ce capital ne l'avaient fait seulement que pour sauver la charte. Il a fait part à quelques uns des préfets qu'aussitôt qu'il serait souscrit d'autre capital ceux qui avaient des actions les transmettraient à d'autres. Il ne sait rien des considérations personnelles ou pécuniaires se rattachant au changement du contrat; il connaît la cour à briques de Young dont il a été parlé,—elle valait très peu en 1852; au meilleur de son jugement il doit dire qu'elle valait entre £40 à £50 l'acre; c'est ce qu'elle valait avant la hausse dans la valeur de la propriété, et son opinion a rapport à la valeur du terrain détaché de toute amélioration. Lorsque M. DeBlaquière en fit l'acquisition, il croit qu'il s'y trouvait une vieille maison en charpente avec dépendances. Il n'y fut fait aucune amélioration entre le temps de son achat et celui de la vente à la compagnie. Il ne sait pas quand il en fit l'achat; il n'a aucune connaissance personnelle ni renseignements venant des personnes intéressées touchant le prétendu don fait à M. DeBlaquière par M. Buchanan. Il n'a jamais été, qu'il sache, prélevé d'autre argent pour le chemin par les directeurs de la compagnie, autre que celui des municipalités, à l'exception de cent ou de deux cents louis. D'après ce que le témoin connaît des affaires de la compagnie, il doit dire qu'elles ont été mal administrées. Le témoin n'a jamais reçu d'argent pour les services qu'il a rendus, à part de quatre ou cinq piastres pour le louage d'un cheval avec buggy.

[*En réponse à M. DeBlaquière.*]

En parlant de la mauvaise régie de la compagnie, il veut surtout, mais non exclusivement, faire allusion au manque de foi qui a donné lieu à toutes les difficultés survenues depuis; il ne se rappelle aucune assemblée où il fut fait un état détaillé des affaires de la compagnie; il se souvient des ventes de terrains faites par M. Hatch, en 1854; il ne se souvient plus des prix; ils variaient de six à sept piastres le pied et au-dessus.

[*En réponse à M. McClenaghan.*]

Il se rappelle qu'au retour de sa mission auprès des municipalités, un rapport été présenté par les directeurs; il sait que les allégués contenus dans ce rap-

port étaient faux ; il peut produire une copie de ce rapport ; ce rapport établissait l'existence de £60,000 de capital entre les mains de personnes responsables et dignes de foi. Il se souvient d'une proposition faite par M. Zimmerman pour acheter une partie du chemin. La seule sûreté pour les intérêts de la ville de Woodstock, quant à cette proposition, était entre les mains des directeurs ; les directeurs avaient intérêt à protéger la ville de Woodstock ; il ne peut dire qu'il avait confiance en eux, au contraire. Il se rappelle une proposition de M. Zimmerman à l'effet de prendre tout le chemin et donner aux municipalités des bons pour £75,000 sur le chemin du sud ; une assemblée eut lieu à Woodstock pour considérer cette proposition, en faveur de laquelle la décision eut lieu. Il a été dit que cette décision fut obtenue par l'influence de M. DeBlaquière, mais il ne se rappelle pas s'il a parlé ou non pour ou contre. Le témoin opposa la proposition. Il considérait qu'elle sacrifiait les intérêts des municipalités.

[*En réponse à M. DeBlaquière.*]

Le rapport auquel il a fait allusion a été fait après qu'il eût été demandé de l'aide aux municipalités.

Alors le comité s'ajourne.

VENDREDI, 15 mai 1857.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRESENTS :

MICHAEL H. FOLEY, ECUYER, au fauteuil :
 M. EPHRAIM COOK,
 M. FRAZER,
 M. CHRISTIE,
 M. SOUTHWICK.

Lecture du témoignage pris hier.

M. *William Gray*, transquestionné par M. *W. L. Smart*, secrétaire de la compagnie.

Etes-vous d'avis que les spéculations particulières le long de la ligne du chemin, et sur lesquelles la compagnie n'avait pas de contrôle, ont pu, généralement, porter préjudice au chemin ?—Je crois que la conduite de spéculateurs particuliers sur le chemin a été de quelque effet quant aux arrangements qui auraient pu avoir lieu entre la compagnie et les municipalités et les personnes désireuses d'avoir le contrôle du chemin. Je pense que les municipalités ont dû faire de plus grands sacrifices qu'elles n'en auraient faits s'il en eût été autrement ; sans ces influences, les municipalités auraient disposé de leurs intérêts au pair dans le bureau.

Avez-vous obtenu de l'imprimerie les rapports mentionnés hier par M. McClenaghan, et êtes-vous parti de Woodstock pour aller à Wakingham dans l'intention de les distribuer dans les municipalités ?—Oui.

Les avez-vous distribués ; sinon, dites pourquoi ?—Je ne les ai pas distribués parce qu'en les lisant je me suis aperçu qu'ils contenaient des niaiseries et des faussetés.

Lorsque vous rencontrâtes M. DeBlaquière, lui avez-vous fait voir ces erreurs ;—et qu'a-t-il répondu ?—J'ai montré les rapports à M. DeBlaquière ; je lui ai fait voir ce qu'ils contenaient de faux, et il en est convenu.

Fûtes-vous, à la suite de cette conversation, sous l'impression qu'il était partie au rapport et qu'il en connaissait le contenu avant que vous le lui ayez montré?—D'après ce rapport, je n'ai pas cru qu'il y était partie, mais bien qu'il le voyait pour la première fois. Il était signé par le Col. Light, comme président, et N. N. Light, comme secrétaire.

[Par M. Ephraim Cook.] Etiez-vous d'avis qu'il y avait gaspillage dans l'emploi des prêts municipaux?—Je crois qu'il y a eu gaspillage de la part des directeurs dans l'achat des dépôts et pour le salaire des officiers.

Quelle influence M. DeBlaquière a-t-il fait valoir auprès des gens de Woodstock pour le porter à accepter la première proposition de M. Zimmerman?—D'après ma connaissance personnelle, je ne saurais dire que M. DeBlaquière ait fait usage de quelque moyen pour influencer M. Landon, mais que lui, Landon, et deux ou trois autres ont été la cause que cette proposition a été acceptée. Je pensais que M. Landon était l'agent salarié de la compagnie, et telle était l'opinion générale à son égard.

Avez-vous jamais reçu d'autre argent que les \$5 ou \$6 dont il a été fait mention hier, soit directement soit indirectement?—Jamais, autant que je me rappelle.

D'après ce que vous connaissez des services rendus par Landon, pensez-vous que les sommes que dans son témoignage d'hier il dit avoir reçues étaient une rémunération suffisante?—Pour les services rendus par M. Landon, je considère que les sommes qu'il a dit hier avoir reçues étaient une rémunération plus que suffisante, mais il peut avoir rendu des services auxquels je suis étranger.

(A ce point-ci des délibérations, M. Smart demande, au nom de la compagnie de Woodstock et du lac Erié, d'ajourner à demain, et cette demande étant soumise à la décision du comité, elle est unanimement rejetée. M. Smart fait une autre demande, à l'effet que la compagnie soit entendue par conseil devant le comité; mais elle est aussi rejetée à l'unanimité, après avoir été soumise comme plus haut.)

Isaac Buchanan, écr., est interrogé :—Il réside à Hamilton et est directeur de la compagnie de chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié. En juillet dernier il se mit en rapport avec la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas pour offrir le capital de cette compagnie aux actionnaires de la compagnie du grand chemin de fer occidental. Cette charte avait pour but d'assurer l'extension comprise dans le chemin de Woodstock et du lac Erié jusqu'à l'est, au pont suspendu, et le témoin fit un arrangement, à la condition qu'il serait démontré, le 7 août, à l'élection des directeurs de la compagnie de St. Thomas et Amherstburgh, à Amherstburgh, qu'il était en possession de la ligne à l'ouest de St. Thomas,—que la ligne est ne serait pas donnée à M. Zimmerman. M. Zimmerman devait avoir le contrôle de la ligne à l'ouest de St. Thomas s'il réussissait à avoir celui du chemin d'Amherstburgh et St. Thomas. En ces circonstances, une proposition fut faite au témoin par M. J. B. Van Voorhis ou par M. John L. Hodge. Le témoin ne se rappelle pas lequel des deux lui parla le premier à ce sujet, mais la proposition, qui fut ensuite faite par écrit, était signée par Van Voorhis, et par Hodge comme témoin. Comme le témoin l'a dit plus haut, la proposition avait principalement pour but d'assurer aux municipalités pour l'argent qu'elles ont avancé, toute garantie pouvant provenir ce que le chemin de fer de Woodstock et du lac Erié se trouve lié d'intérêt avec la ligne de fer. La proposition écrite était comme suit :—

Proposition par J. B. Van Voorhis à Isaac Buchanan.

“ Qu'en obtenant la possession incontestable du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, disons avant le 14 août, M. Buchanan sera prêt à payer cent mille dollars, argent comptant, à part les petites sommes déjà payées sur les actions privées du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, aux conditions suivantes, savoir : Que toutes les actions du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié seront transférées au nom de telles personnes que M. Buchanan pourra indiquer, et que telles personnes que M. Buchanan pourra présenter seront nommées directeurs de la dite compagnie, et si M. Buchanan y insiste, nous nous obligeons à faire engager les divers corps municipaux qui possèdent des bons de la compagnie à ne point convertir ces bons en actions, mais à les vendre dans six mois au pair, ou, en aucun temps par la suite, à les échanger contre les bons de la compagnie du grand chemin de fer occidental.” “ Hamilton, 5 août 1857.”

(Signé,)

J. B. VAN VOORHIS.

JOHN L. HODGE, témoin.

Ci-suit la réponse par écrit du témoin :—

HAMILTON, 5 août 1857.

“ J. B. VANVOORHIS, Ecuyer.

“ MONSIEUR,—A vous et à vos amis intéressés dans les actions du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié, dont je cherche aujourd'hui à avoir le contrôle, je promets qu'aussitôt que j'aurai obtenu le contrôle de la direction du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, chose que je crois fermement obtenir le 7 du courant, je paierai aux parties qui me procureront celui de la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié la somme de £25,000 courant. Les détails de cet arrangement se trouvent dans un papier intitulé : “ *Proposition par J. B. Van Voorhis à Isaac Buchanan.*”

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

“ ISAAC BUCHANAN.”

Le témoin désirait avoir le contrôle du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié dans l'intention réelle de mettre le grand chemin de fer occidental en état de souscrire le capital entier, c'est-à-dire un million de louis courant ; et les personnes avec lesquelles il est entré en négociation étaient prêtes à le souscrire, en par lui faisant, comme il l'a fait pour la ligne d'Amherstburgh et St. Thomas, le premier versement de £100,000. Il trouva, néanmoins, qu'il était plus sûr pour lui de se réserver le pouvoir de disposer de ces actions que de permettre aux actionnaires d'alors de les prendre. Depuis que l'arrangement a été mis à exécution à Amherstburgh, il s'est passé à Londres, à l'égard de lettres de change tirées par la compagnie du grand chemin de fer occidental en paiement d'emplacements de stations sur l'embranchement de Sarnia, un fait qui a démontré qu'une opposition se formait au sein de la compagnie du grand chemin de fer occidental, et il était important pour le témoin de n'engager sa responsabilité que pour la plus minime somme possible. L'arrangement contenu dans la proposition de M. Van Voorhis fut mis à exécution et les £25,000 payés par le témoin à M. Henry DeBlaquière, quoique les actions transportées au témoin ne fussent que celles déjà souscrites et appartenant à ceux pour qui M. Van Voorhis agissait ; elles étaient au nombre de quatre-vingt-huit et s'élevaient à £2,000, sur lesquels £200 seulement avaient été payés. Le témoin s'aperçoit maintenant pour la première fois que M. Van Voorhis n'était pas actionnaire, mais que ceux qui, conformément à la proposition susdite, lui avaient transporté le capital, étaient MM. Edmund

Deeds, D. S. McQueen, juge de la cour de comté D'Oxford, J. G. Vansittart, Arthur Farmer, W. L. Smart et Henry DeBlaquière. Avant l'époque du transport, le témoin ne connaissait pas les parties, et il ne savait pas non plus s'il était en communication avec quelqu'un des directeurs de la compagnie. Il savait que ces parties communiquant avec lui avaient dû s'entendre avec trois sur sept des directeurs, jusqu'au point de les faire consentir à se retirer du bureau. Il y avait déjà dans le bureau une majorité, ou quatre sur les sept, qui étaient les amis du témoin, et auxquels il pouvait se fier comme syndics du grand chemin de fer occidental, savoir: Andrew Thompson, J. G. Wilson, J. H. Cornell et Hugh C. Barwick, mais le témoin insista pour que tous les directeurs fussent consentants et il refusa d'entrer en négociation d'aucune autre manière. Il ne sait où il pourrait savoir qui est celui qui a partagé avec DeBlaquière les £25,000. Il a entendu dire que Hugh C. Barwick, M. Deedes et le juge McQueen ne savaient rien, quant à la négociation surtout, et qu'ils n'avaient reçu aucune part de cette somme. Mais cela n'est qu'un on-dit. Qui peut l'avoir reçue, il n'en sait rien. Il a payé cette somme à DeBlaquière. Ni cette transaction ni aucune des circonstances s'y rattachant ne furent mentionnées dans les livres ou dans le bureau. Il ne connaissait que très peu le juge McQueen et M. Farmer, et n'avait jamais, autant qu'il se rappelle, vu DeBlaquière avant le temps où la négociation fut conclue, ou le plus tôt le 7 août. Les autres directeurs, c'est-à-dire J. G. Wilson, Andrew Thompson, J. H. Cornell et Hugh C. Barwick, n'ont pas vendu leurs actions; et ils n'ont pas non plus demandé ni reçu aucune prime sur icelles. Ils n'ont reçu de valeur d'aucune espèce pour l'aide qu'ils ont donnée au témoin dans la mise à exécution de ses plans. Après que l'arrangement avec DeBlaquière fut terminé, les directeurs de la compagnie de W et du L. E., dont le témoin était alors président, transmirent aux municipalités une circulaire, et il croit que ce qui suit en est une copie:—

CIRCULAIRE

Du président et des directeurs aux conseils municipaux.

Comp. de C. de fer et de H. de Woodstock et du lac Erié.

Woodstock, 11 août 1856.

MONSIEUR,—Nous avons à faire part à votre municipalité de la réorganisation de ce bureau, et nous sommes heureux de vous informer que la compagnie du chemin de fer et de H. de W. et du Lac Erié, se trouvant en moyen de faire face à ses obligations, est prête à payer de suite à votre municipalité l'intérêt dû sur ses bons ainsi que toutes ses autres dettes, indépendamment de l'aide attendue du dernier acte.

Nous saisissons la première occasion de vous faire connaître les changements survenus dans cette corporation, afin que vous puissiez sur le champ révoquer, comme étant devenu inutile aujourd'hui, le règlement que vous avez publié.

Nous pouvons dire que nous n'avons aucun doute que les capitalistes anglais qui contrôlent maintenant le capital vont nous mettre en état de poursuivre bientôt les travaux, tant de la ligne de Woodstock à Port Dover que de la totalité du grand chemin de fer du sud, depuis Amherstburgh jusqu'au Pont Suspendu, et dont ils ont aussi le contrôle.

A vous respectueusement,

ISAAC BUCHANAN, *Président.*

HUGH C. BARWICK, *Vice-président.*

ANDREW THOMPSON,

JOHN H. CORNELL,

J. G. WILSON,

ANDREW SMITH,

GILBERT MOORE.

} *Directeurs.*

Le règlement dont il est question dans cette circulaire est celui qui était devant les contribuables, et que les divers conseils municipaux intéressés avaient adopté en conformité de l'acte de la dernière session pour le transport du chemin à Miles O'Reilly, suivant une convention attachée au dit acte. Le refus d'accepter l'aide des municipalités était motivé par l'expérience acquise par la compagnie du grand chemin de fer occidental, qu'il ne résultait aucun avantage de permettre à aucune des municipalités de s'immiscer dans la direction de la compagnie, et il sembla important au témoin et à ceux qui agissaient avec lui de ne se lier aucunement avec les municipalités. En conséquence de cette circulaire, ces règlements furent tous révoqués ou devinrent inefficaces. L'intérêt dû aux municipalités, à venir au 1er janvier 1856, fut payé, et il s'élevait à £11,600. C'est là tout l'intérêt qui a été payé. Les autres promesses que faisait cette circulaire ne furent pas remplies. J. B. Smith, écuyer, M. P. R., le président de la compagnie du grand chemin de fer occidental à Londres, avait, trois ou quatre ans auparavant, eu l'idée de construire une seconde voie pour le grand chemin de fer occidental, avec les chartes du chemin du fer du sud, et il (Smith) écrivit au vice-président en Canada, aussitôt qu'il eut appris la nouvelle que le témoin avait réussi à accaparer la charte de l'ouest, pour lui faire ses remerciements et assurer au témoin et à ceux qui agissaient avec lui que lorsque le bureau de Londres s'assemblerait le mardi suivant, ils recevraient un vote de remerciements et d'approbation pour ce que le témoin avait fait, ce qui, en temps opportun, serait confirmé à une assemblée des actionnaires. Mais, pendant que ceci se passait, M. Brydges, le directeur-gérant canadien du grand chemin de fer occidental, avait fait cause commune avec M. Zimmerman, qui était opposé au témoin. M. Brydges avait écrit à Londres pour attaquer les motifs du témoin et du vice-président M. Radcliffe, qui agissait avec le témoin ainsi que les autres directeurs canadiens qui tous agissaient avec le témoin autant qu'ils pouvaient le faire légalement comme directeurs, savoir : le maire d'Hamilton, Henry McKinstry et le colonel Gourley, étaient les seuls directeurs canadiens qu'il y eut alors en ce pays. Le vendredi où M. Smith, le président, écrivit comme susdit en Canada, M. Peter Buchanan était à Londres, et coucha ce soir là chez M. Gill, autre directeur qui est actuellement président de la compagnie du grand chemin de fer occidental. M. Peter Buchanan n'était pas au fait de la correspondance à laquelle il a été fait allusion ni de l'intention que l'on avait de refuser le paiement de certaines lettres de change que M. Radcliffe avait tirées sur le bureau de Londres, car autrement il serait resté à Londres jusqu'au mardi suivant pour l'assemblée du bureau, et aurait télégraphié à M. Harris, alors président de la compagnie, qui était dans le temps à Liverpool, d'y être aussi présent, afin de former avec M. Smith une majorité du bureau de Londres qui put appuyer le bureau canadien dans l'accaparement des chartes du sud.—Sans soupçonner aucunement la démarche que projetait M. Robert Gill, de concert avec M. Beatty, autre directeur que les amis du témoin avaient fait nommer dans le bureau à une époque antérieure, expressément pour rendre justice à M. Brydges, M. Peter Buchanan quitta Londres le samedi. Le mardi, M. J. B. Smith se trouva dans la minorité, contre MM. Gill et Beatty, qui refusèrent d'accepter des lettres de change pour une somme de £40,000, que M. Brydges avait désignée par écrit appartenir à la compagnie du grand chemin de fer occidental et appliquée mal à propos à l'achat d'actions dans la ligne du sud. M. Smith protesta contre cette décision et refusa de continuer d'agir avec MM. Gill et Beatty ; il se plaignit aussi de ce que MM. Harris et Peter Buchanan, par suite de la confiance que nous avions en MM. Gill et Beatty, avaient manqué de se rendre à l'assemblée, et de dégoût il offrit sa résignation à MM. Gill et Beatty, qui saisirent cette occasion de l'accepter. Ainsi s'épuisèrent les ressources qu'avaient les directeurs de la compagnie de Woolstock et du lac Erié de remplir les promesses contenues dans la circulaire du 11 août, adressée aux municipalités, et qui, par consé-

quent, ne furent jamais remplies. M. Gill et toutes les autres personnes influentes dans la compagnie du grand chemin de fer occidental avaient jusqu'à cette époque acquiescé à la politique d'obtenir le chemin du sud, tout en ne faisant de sa construction qu'une question de temps. Le temps était venu où le grand chemin de fer occidental avait perdu tout droit en justice, en demandant une seconde voie, de s'opposer plus longtemps à la construction de la ligne sud, et les actionnaires voyant sa construction inévitable bien que le grand chemin de fer occidental ne pouvait agir légalement comme compagnie dans l'affaire avant qu'un bureau élu par le chemin du sud put être formé pour réunir les deux chartes, il fut supposé qu'ils approuvaient unaniment les vues de M. Smith, le président du bureau de Londres.

[Par M. Southwick.] Était-ce du bureau anglais ou du bureau canadien de direction que vous avez reçu instruction de prendre les mesures que vous avez prises pour obtenir le contrôle de la compagnie d'Amherstburgh et St. Thomas, ainsi que celui de la compagnie de Woodstock et du lac Erié?—*Rép.* Je n'ai reçu instruction, ni de l'un ni de l'autre de ces bureaux, de prendre quelque mesure que ce soit à l'effet d'accaparer les chartes du sud; mais à l'exception de M. Brydges, tous les directeurs canadiens présents approuvèrent les mesures que j'avais prises, sur la supposition que tous les directeurs anglais étaient initiés au projet et dans la croyance que chaque actionnaire influent, tant en Canada qu'en Angleterre, y avait donné son adhésion.

Les messieurs liés avec le témoin dans la direction des affaires du chemin de Woodstock et du lac Erié convinrent avec lui de l'opportunité qu'il y avait de faire le transport des deux chemins de Woodstock et du lac Erié et d'Amherstburgh et St. Thomas à la compagnie du grand chemin de fer occidental. Il pensait alors, comme il le croit aujourd'hui, que tout actionnaire intelligent du grand chemin de fer occidental devrait être en faveur des mesures qu'il avait prises en les envisageant simplement au point de vue des intérêts de la compagnie du grand chemin de fer occidental. Toute considération personnelle mise à part, le témoin est d'avis que la compagnie du grand chemin de fer occidental serait encore bien aise aujourd'hui de pouvoir adopter les vues de M. Smith, et qu'elle s'efforcera encore de construire sa seconde voie sur la ligne sud, quoique le témoin ne soit plus maintenant en rapport avec elle, excepté comme actionnaire privé. Ce n'est pas là un des objets que le témoin a actuellement en vue à l'égard du chemin de Woodstock et du lac Erié, bien qu'il se réjouisse de cette garantie ou de toute autre que le chemin, d'une manière ou d'une autre, va être immédiatement construit. En disant que la compagnie du grand chemin de fer occidental s'efforcera encore de construire le chemin sud, le témoin se fonde sur ce qu'il sait que ce serait dans l'intérêt des actionnaires et sur ce qu'il est au fait que cela est connu d'un grand nombre, et de la majorité, croit-il, des actionnaires eux-mêmes. Il sait aussi qu'un actionnaire canadien, depuis que la charte du sud a été refusée, a écrit au secrétaire du bureau à Londres pour s'assurer si réellement il y a quelque objection valable à ce que la compagnie du grand chemin de fer occidental construise sa seconde voie sur la ligne sud, et que M. Baker, le secrétaire, a répondu que la compagnie du grand chemin de fer occidental s'occupait toujours de la construction du chemin sud, et que son objection venait de ce que cette construction était prématurément exigée d'elle. M. Baker déclara que la compagnie savait que lorsqu'elle serait prête à construire le chemin elle pourrait obtenir les chartes, ce qui, d'après le témoin, voulait dire que ce serait par l'entremise de M. Zimmerman. Le témoin tient ce renseignement de bonne source. Le témoin croit que cela lui a été dit par un des directeurs du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, qui formaient partie du bureau avant le 11 août, mais qui depuis s'est retiré. C'est un cas notoire et il peut être vérifié. Il pense que

ce renseignement est connu des directeurs actuels du grand chemin de fer occidental. Le témoin résigna la présidence de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié en janvier ou février dernier, en conformité d'un marché conclu en Angleterre avec MM. Wythes et Zimmerman. Il devint de nouveau directeur après la mort de M. Zimmerman, afin de faire finir les travaux, sans quoi il ne peut ravoir son argent. Tel est le motif, joint à celui de remplir les engagements contractés par M. Zimmerman pour construire le chemin, qui le fait rester directeur. La mort de M. Zimmerman empêcha l'élection d'un président jusqu'à l'époque où M. Morrison fut nommé à cet emploi. Les directeurs actuels sont Thomas G. Ridout, président, résidant à Toronto, le témoin, résidant à Hamilton; Joseph A. Woodruff, résidant à Niagara; R. G. Benedict, résidant aux Chutes de Niagara; James Kintrea, résidant à Woodstock; James C. Street, résidant à Hamilton, et Thomas Ridout, junior, résidant à Toronto. Pas un de ces directeurs, à l'exception de M. Kintrea, ne réside dans les municipalités intéressées comme porteurs de bons, et pas un d'eux n'est officiellement en rapport avec les dites municipalités. Chaque directeur doit posséder cinq actions pour avoir droit à sa charge, et ces actions s'élevèrent à £125 pour chacun d'eux sur lesquels il doit être payé dix pour cent. Les dix pour cent ont été payés par le témoin pour tous les directeurs, qui lui doivent tous cette somme respectivement. Le témoin préférerait qu'ils lui dussent ces sommes et il refusa d'en recevoir le montant, prétendant que M. Zimmerman devait le relever du marché qu'il avait conclu en Angleterre le 26 septembre dernier, pour tout le capital des chartes ouest et est, afin qu'il ne put être contraint de céder sans condition telle partie d'icelui qui lui en retirerait le contrôle avant d'être payé pour le tout. Ces directeurs ne sont de fait nommés que pour lui assurer le paiement de son argent et le mettre en état de remplir ses engagements. Le principal intérêt qu'ont les actionnaires actuels est lié à la succession de M. Zimmerman, qui se trouve engagée envers le témoin en vertu du marché conclu en Angleterre.

Alors, le comité s'ajourne.

LUNDI, 18 mai 1857.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRESENTS :

MICHAEL H. FOLEY, ECUYER, au fauteuil :

M. EPHRAIM COOK,

M. CHRISTIE,

M. FRAZER, et

M. SOUTHWICK.

Isaac Buchanan, écuyer, est rappelé. Voici comment M. Zimmerman contracta une obligation envers le témoin : Les démarches du témoin n'eurent jamais pour but de priver M. Zimmerman d'un contrat avantageux dans la construction du chemin du sud, auquel il considérait qu'il (Zimmerman) avait droit plutôt qu'au contrat pour doubler la voie du grand chemin de fer occidental, voie que le chemin projeté du sud devait supplanter. Lorsque, pour cela, les directeurs du grand chemin de fer occidental à Londres donnèrent en Canada communication des démarches du témoin, ce dernier cessa sur le champ d'opposer M. Zimmerman; son différend avec lui n'ayant été aucunement personnel, car il s'agissait seulement de savoir s'il serait maître ou serviteur dans l'affaire du contrôle à être donné sur la ligne sud par le grand chemin de fer occidental, il n'avait aucun motif de lui faire plus d'opposition. L'entrepreneur le mieux connu comme étant en rapport avec le grand chemin de fer occidental, M. Wythes, et qui a construit l'embranchement d'Hamilton à Toronto, devait avoir

une moitié dans le contrat pour doubler la voie de la ligne actuelle du grand chemin de fer occidental. La seule proposition du témoin à ces messieurs était qu'il cesserait d'être pour eux un obstacle et leur donnerait toute l'aide possible, puisque la compagnie du grand chemin de fer occidental le préférait. Il n'a fait cette condition qu'afin de pouvoir retirer ses déboursés à mesure que les travaux avanceraient, et le marché passé entre eux était résumé dans un document signé à Liverpool par MM. Wythes et Zimmerman et M. Peter Buchanan, le 26 septembre. Le marché comportait le remboursement à M. Buchanan, par Wythes et Zimmerman, des £25,000 payés à M. DeBlaquière par le témoin. Le montant collectif payé par le témoin pour le compte du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié et Amherstburgh et St. Thomas, y compris la somme ci-dessus, était de £52,000; £11,600 étaient pour payer l'intérêt aux municipalités, —6,800 furent payés par l'entremise des directeurs du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, pour les dettes de cette compagnie,—la balance d'environ £8000 était pour couvrir les dépenses préliminaires payées ou devant l'être. Sur cette somme, le témoin a lui-même dépensé environ £3,000 pour des études, pour ses frais de voyage et ceux de MM. McLeod, Hodges et Wallace en Angleterre, ainsi que pour des frais de poursuite en chancellerie et les autres dépenses nécessaires faites dans le but d'amener la fusion. Le témoin avait l'intention d'employer toute balance restante pour rémunérer ceux qui ont travaillé jusqu'ici à cette affaire pour un salaire insuffisant et qui en définitive s'en rapportaient à lui pour obtenir de la compagnie du grand chemin de fer occidental qu'elle leur rendit justice. La balance de £5000 n'a réellement pas été payée. D'abord, le témoin eut l'intention d'ajouter cette balance à la rémunération de MM. Wallace, Greer, Radcliffe, junior, et tels autres qu'il supposait avoir touché plus que les petits paiements qui leur avaient déjà été faits, mais il voulut ensuite la donner à MM. McLeod et Park pour être employée à satisfaire aux réclamations faites à Amherstburgh avant que le témoin se fut mêlé de la charte du chemin de St. Thomas et Amherstburgh. Il n'avait pas été donné à entendre à ces personnes qu'elles avaient quelque droit à cela, mais dans le principe il existait une entente entre William Wallace, John McLeod et Theodore Park, que dans le cas où la compagnie du grand chemin de fer occidental prendrait la charte, chacun d'eux recevrait une part de £25,000 qui était de 2½ pour cent sur le capital social de cette compagnie; car il était convenu que chaque actionnaire du grand chemin de fer occidental ayant pour £100 d'actions aurait le pouvoir de prendre pour la même somme d'actions dans le chemin de fer qui était sur le point de se réunir à la compagnie du grand chemin de fer occidental, et que pour ce il aurait à payer £102 10s. pour £100 de capital nominal. Ceci devait être payé à des personnes influentes, après l'ouverture du chemin, pour avoir leur appui durant sa construction et faire cesser l'opposition qu'elles faisaient en accaparant le droit de passage. L'on eut d'abord l'idée de réserver sur cela £5000 pour les petites dépenses et de donner des actions payées jusqu'au montant de £5000 à chacun des individus suivants: William Wallace, John McLeod, Theodore Park et Arthur Rankin, mais il n'existait avec aucun d'eux de marché par écrit, Wallace excepté, qui en faisant le transport de ses actions, stipula pour une prime jusqu'au montant mentionné, ce à quoi le témoin consentit à la condition que la compagnie du grand chemin de fer occidental mettrait l'arrangement à exécution. Aucun arrangement ne fut fait avec les parties avant qu'elles fussent en rapport officiel avec la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas ou directeurs de cette compagnie, et à aucune époque quelconque il n'a été fait d'arrangement avec les directeurs du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié. Il est clair que trois des directeurs du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié ont dû consentir à se retirer pour que le témoin put être mis en possession du contrôle de cette compagnie pour celle du grand chemin de fer occidental, et cette manière indirecte d'agir était le seul moyen que le témoin avait

de savoir que cette partie du capital dont il faisait l'acquisition devait être transportée par eux, vu qu'il n'était jamais entré en communication directe à ce sujet avec aucun directeur. Les quatre directeurs restants n'ont été induit à se retirer que sur la conviction qu'ils avaient tous que la seule chance de voir le chemin se construire se trouvait dans la prise de son contrôle par la compagnie du grand chemin de fer occidental. Il n'a été donné d'argent à aucun de ces directeurs. Il n'a pas été donné d'argent à St. Thomas, et il n'a été fait aucune offre aux parties, car le capital qu'elles possédaient était de peu de conséquence. Il y avait suffisamment de capital versé pour deux ou trois personnes de St. Thomas, qui avaient souscrit £250 afin de se qualifier comme directeurs. Il ne peut dire positivement quelles étaient ces personnes. Il ne peut se rappeler, d'après la circonstance, que des paiements ont été illégalement déposés dans une banque qui n'avait pas été choisie, et qui, par la suite, n'ont pas compté. Il ignore que l'on ait cherché à faire croire que tout le capital serait payé. Le salaire temporaire du titulaire, Thomas Hodge, était de £250, dont aucune partie n'a été payée, autant que le témoin le sait, et un semblable montant pour l'assistant secrétaire, William McKay, sur lequel il n'a rien été payé non plus. Comme de raison, ces personnes avaient des réclamations contre la compagnie et pour une partie des dépenses préliminaires dont le témoin a parlé. C'est le 15 juillet, avant le transport du capital du témoin, qu'a eu lieu l'arrangement quant au partage des £25,000 entre McLeod et autres.

[Par le Dr. Southwick.] Dans les efforts que vous avez faits pour obtenir le contrôle des prolongements du chemin de Woodstock et du lac Erié, vous êtes vous engagé ou avez-vous fait quelque arrangement quant au point de départ, sur le chemin de Woodstock et du lac Erié, du prolongement jusqu'à St. Thomas?—*Rép.* Il n'a pas été fait de semblable engagement dans les négociations; mais lors de la nomination du nouveau bureau, l'on a fait fortement valoir que la majorité des municipalités appuierait le témoin avec plus de force si ce chemin passait par Otterville, et il était entendu que le bureau favoriserait ce plan. Cela fut mentionné dans une circulaire aux municipalités.

John B. Van Voorhis, interrogé.—Il réside à Woodstock et est entrepreneur. Il se rappelle avoir fait une proposition par écrit à M. Buchanan relativement au contrôle du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, que ce dernier voulait obtenir, et qu'il présume être celle (ou une copie d'icelle) que M. Buchanan a produite dans son témoignage. Avant de faire cette proposition, il avait eu un entretien avec M. Buchanan à ce sujet et était allé chez M. DeBlaquière dans le même but, mais chez aucun autre des directeurs. M. DeBlaquière n'autorisa pas le témoin à faire la proposition, mais les entretiens qu'il avait eus avec lui le portèrent à la faire. M. DeBlaquière demandait du temps pour réfléchir sur ce qu'il devait faire. Il n'a pas dit qu'il voulait s'entendre avec aucun des autres directeurs. Le témoin n'eût de communication, ni directement ni indirectement, avec aucun autre directeur que M. DeBlaquière. Après réception de la réponse de M. Buchanan à sa proposition, le témoin eut une communication avec M. DeBlaquière; le témoin n'était point présent lorsque l'argent fut payé à M. DeBlaquière, mais ce dernier lui dit ensuite que tout était bien. Il ne sait pas si quelqu'un des directeurs a partagé avec M. DeBlaquière dans cet argent. En considération de ses services dans la transaction, le témoin devait avoir l'entreprise de trente-cinq milles à faire. Le témoin devint entrepreneur sur le chemin de Woodstock et du lac Erié en décembre 1854 ou vers ce temps. Le contrat du témoin était pour le nivellement, le clôturage, et les ponceaux en bois, etc., dans Woodstock jusqu'à un peu plus bas qu'Otterville. Il n'a pas terminé son entreprise parce que les travaux ont été arrêtés dans le mois d'octobre suivant. M. Bent dict était le chef, et M. Hodge l'assistant. Les cal-

culs des estimations furent faits par les assistants et par eux remis à M. Benedict qui les donna au témoin. Le témoin n'a jamais vu le montant de l'ouvrage qui devait être fait ni vu la cédule des prix. Le montant des travaux faits par le témoin était d'environ \$50,000, et il en a été payé. Il ne peut dire ce que l'entrepreneur, M. Zimmerman, a reçu pour les siens, mais il a été informé par l'assistant ingénieur que M. Zimmerman avait fait cent pour cent sur ses travaux. Il savait que M. Hodge était vexé contre M. Zimmerman dans le temps, et il pensa qu'on lui avait peut-être dit cela pour amener quelque difficulté entre lui et M. Zimmerman. La plupart des travaux faits par le témoin sont restés dans un état incomplet, mais jusqu'au point où ils sont arrivés, ces travaux sont bien faits. Il ignore parfaitement sous quelles circonstances M. Zimmerman a obtenu le contrat. En répondant à M. DeBlaquière, le témoin a dit que la meilleure chose qu'il pensait que les municipalités pussent faire était d'accepter l'offre de M. Buchanan. Il croit encore que c'est ce qu'il y aurait de mieux à faire, s'il voulait le mettre à exécution, mais il sait qu'il ne l'a pas fait. Il considère l'offre de Buchanan plus avantageuse que le marché d'O'Reilly, tel qu'il existait dans le temps. Il ne croit pas que la municipalité eût accepté le marché d'O'Reilly, que l'offre de Buchanan ait ou non été faite. Il existait une chose dans le règlement soumis par O'Reilly qui exigeait que les municipalités prissent les bons de la compagnie unie ou ceux de toute autre compagnie, et il pense que par rapport à cette clause les contribuables n'auraient pas ratifié le règlement. Il ne se souvient pas s'il a ou non vu les spécifications attachées au contrat de Zimmerman—celles attachées à sa part des travaux étaient très exigeantes.

Alors le comité s'ajourne.

MARDI, 17 mai 1857.

Le comité s'assemble.

MEMBRES PRESENTS :

MICHAEL H. FOLEY, écuyer, au fauteuil :

M. CHRISTIE,
M. SOUTHWICK,
M. FRAZER, et

Hon. M. MORRISON.

William L. Smart, écuyer, secrétaire de la compagnie, est appelé. Il produit une copie du premier livre d'actions qui est comme suit :

Copie du capital de la compagnie de chemin de fer et de havre de Woodstock et du Lac Erié.

Nous, dont les noms sont signés sur les listes annexées, consentons par les présentes à devenir actionnaires de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du Lac Erié et à prendre le nombre d'actions inscrites vis-à-vis nos noms respectifs, en nous engageant à en faire les versements et toutes autres matières et choses y ayant rapport exigées par l'acte d'incorporation ou qui pourront l'être par le bureau des directeurs de la compagnie.

Woodstock, 1er juillet 1848.

Noms.	Résidence.	Actions.	Montant.
A. W. Light, Col	Oxford Nord.....	10000	£50000
D. S. McQueen	Woodstock	5400	27000
W. S. Light	Do.	5400	27000
H. C. Barwick	Do.	5400	29000
R. N. Light	Do.	5400	27000
	6 Février 1851.		
A. W. Light	Oxford Nord.....	2000	10000
	8 Février 1851.		
H. De Blaquièrè.....	Walsingham.....	5400	27000
Edmund Deeds.....	Oxford Ouest.....	4200	21000
R. J. C. Elwes	Oxford Ouest.....	4200	21000
Henry S. Turner	Woodstock	2600	13000
		50000	£250000

L'état marqué A A, est produit comme état détaillé des dépenses jusqu'au 31 décembre 1855. Les sommes furent examinées par des délégués des municipalités, qui siégèrent pendant cinq jours sur cette matière. Il ne peut dire maintenant à qui a été payé l'item de £17 19s. pour impression et qui se trouve dans l'état produit; il ne sait pas si les livres indiquent ou non à qui il a été payé. Lors du paiement de cet item il n'était pas secrétaire. M. Barwick tenait alors les livres. L'item de £69 3s 5d, sous le chef de "dépenses incidentes", se compose de plusieurs items. Ils pensent que les livres feront voir à qui ces diverses sommes qui composent cet item ont été payées. Il a été payé à Gray £4 3s 3d pour ses frais de voyage jusqu'à Port Dover; à Arthur A. Farmer, £25 pour frais de voyage jusqu'à Québec, frais de port, 19s 6d; dépenses d'ouverture des travaux (coût de la collation à Maison) £39 2s 6l. Les dépenses incidentes pour mai 1853 furent payées à Arthur Torrance; frais de voyage jusqu'à Québec, £25 2s 6d; dépêches télégraphiques, 5s; bèches galvanisées, £1 5s; dépêches télégraphiques, 10s; les dépenses pour le mois de juin,—dépêches télégraphiques, etc, 10s; voyage d'Arthur Farmer à Québec, £25; "Progress," papier nouvelle, 2s 9d; pour juillet, D. S. McQueen, £1 5s; frais de voyage d'Arthur Farmer et William Gray à Otterville, £1 6s 3d; louage de voiture, £11 15s; pour le mois d'août, papeterie, £2 1s 9d; pour le mois d'octobre, frais de voyage de Henry De Blaquièrè à New-York, £11 5d; rév. M. Landon, £25; frais de port, 21s; John Thompson, pour assister à l'élection municipale, 10s; frais de voyage de Barwick à Cayuga, £4; frais de voyage du secrétaire à Port Dover, £1 12s 3d; compagnie de l'express, 8s 7d; frais de voyage du secrétaire à Otterville, 2s 6d; pour le mois de novembre, frais de voyage du secrétaire à Otterville, 6s 3d; frais de voyage du président et de l'ingénieur en chef à Montréal, £18 10s; cartes, £2 5s; dépêches télégraphiques, £4 6s, do 6s; frais de voyage du secrétaire à Niagara, Hamilton et Toronto, £6 8s 6d; impression, 10s; Groble, pour table, £11 5s; sceau, 6s; pour une armoire de sûreté, £2 10s; livres, £7 1s 3d; frais de voyage du secrétaire à Toronto, £5 17s 6d; traverse en bois, £1 5s; frais de voyage de De Blaquièrè et du secrétaire, £3 17s 3d; pour le mois de décembre—frais de voyage du président, des directeurs et du secrétaire à Otterville, 7s 7d; louage de voiture, £10 10s; frais de port, £1 15s 2d; frais de voyage du secrétaire, £5 13s; S. Quinte, £1 2s 6d; compagnie de l'express, 11s 6; dépenses casuelles, 2s 6d. Pour janvier 1854—dépêches télégraphiques, £2 17s 1d; dépenses diverses, 5s; frais de port, £1 13 3d. Les items sous le chef de frais de voyage et dépenses incidentes, tout le long de l'état détaillé A A, se composent d'items semblables à ceux qui précèdent, et principalement des sommes payées aux directeurs et officiers pour leurs frais de voyage, de port et de télégraphe. Il a été acheté des terrains de trois directeurs, savoir: MM. Thompson, De Blaquièrè et Wilson. Ce dernier était en société avec M.

Walsh, et le témoin est sous l'impression que le terrain a été acheté de Walsh. Il a été payé à De Blaquièrre £5250 pour le terrain. Le terrain acheté de M. Thompson fut vendu à meilleur marché qu'il valait alors. Le livre de caisse ne fait pas voir ce qui a été payé à M. Thompson; ne peut se former une idée de ce qu'était cette somme, elle ne peut être considérable. Le marché entre MM. Wilson et Walsh était fait au taux de £50 l'acre; parce que la quantité achetée était d'environ 8 acres et qu'ils ont été payés £250. Le havre de Port Dover passa entre les mains de la compagnie le 27 juin 1853. £12,000 est la somme que l'on était convenue de payer pour ce havre; elle n'a pas été payée en entier. La balance due à White et Cotton (£4590) est payée. La somme due au gouvernement n'a pas été entièrement payée; il est dû environ £6,000; ce qui a été payé l'a été avec l'argent de la municipalité. Le revenu du havre de Port Dover, les dépenses payées, s'est élevé à environ £1000 par année. Les recettes ont été portées au crédit de la compagnie; il ne sait pas pourquoi la balance de £6000 n'a pas été payée; il a entendu De Blaquièrre lui-même dire qu'il était co-entrepreneur avec Zimmerman en février 1854, lorsque le contrat fut donné à Zimmerman; il croit que De Blaquièrre lui a dit avoir reçu de Zimmerman une somme de £6000 environ, et des obligations de ce dernier pour la balance de £50,000. Le témoin comprit que cette somme était pour la part de De Blaquièrre dans le contrat. (Le compte du col. Light, mentionné dans le témoignage de M. Smart du 7 courant, est produit par lui.)

(Copie.)

La compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié, au colonel Light.

Pour dépenses encourues pour l'étude de la ligne du chemin de fer de Woodstock à Port Rowan, comme suit :

1. A Alexandre Light, ingénieur civil, pour études, plans, etc., etc., en 1846.....	£364	0	0
2. Pour la nourriture des niveleurs, bûcherons, etc., etc	50	0	0
3. Pour payer ces personnes pendant qu'elles étaient employées à faire le tracé	60	0	0
4. Pour payer MM. Bourroughs comme assistants ingénieurs.....	42	10	0
5. De J. Nuttleberry, pour 6 semaines, à 7s 6d par jour.....	15	15	0
6. Pour la pension d'Alexandre Light et Charles Beard, chez moi, pendant qu'ils dessinaient les plans de la dite étude.....	25	0	0
7. Dépenses pour aller à Vienna, Port Burwell et Big Creek, etc., avec le rév. W. Bettridge, pour constater le succès probable du dit chemin de fer, avec frais de voiture (une semaine absent).....	6	10	0
8. Frais pour aller à Détroit et Kalamazoo avec le rév. W. Bettridge, pour constater le prix de construction du chemin de fer central de Michigan.....	80	0	0
9. Frais pour aller à Goderich et assister là à une assemblée afin de voir si les habitants se joindraient à nous pour prolonger le chemin dans leur localité, ce qu'ils promirent de faire.....	10	0	0
10. Pour payer le juge McQueen, pour préparer une charte et amander la charte, avec l'intérêt.....	52	15	0
11. Frais de R. Riddell, M. P. P., pour faire passer la charte dans le parlement provincial.....	20	0	0
12. Frais de W. S. Light pour aller visiter le Port Rowan et s'assurer s'il pouvait être adopté comme port, et ceux d'Alexandre Light pour aller à Buffalo constater le montant probable du trafic sur le dit chemin.....	38	0	0
13. Frais d'impression à M. Rogers pour la publication d'un pamphlet démontrant les avantages devant résulter du dit chemin, et lettres circulaires, etc., etc.....	65	0	0
14. Frais des agents dans Oxford et autres townships pour obtenir des signatures à la pétition à la législature demandant une charte, à laquelle 8000 signatures furent apposées.....	65	0	0

15. Frais du rév. W. Bettridge pour aller à Toronto afin d'engager lord Metcalfe et le conseil à sanctionner le bill, s'il était passé, ce qu'ils firent.....	23	15	0
16. Le bill pour construire le dit chemin de fer ayant été passé le 27 août 1847, les frais de voyage du col. Light en Angleterre à l'effet d'obtenir des fonds pour construire le dit chemin de fer.....	50	0	0
17. Retour d'Angleterre à Woodstock, sur l'ordre du comité provisoire, pour de là aller à New-York, Boston, Albany et Buffalo et demeurer en ces endroits pour tâcher de procurer des actions au dit chemin.....	50	0	0
18. Pendant qu'il était en Angleterre, il trouva qu'il était nécessaire, dans l'intérêt du dit chemin, de s'adjoindre un ingénieur expert en matières de chemin de fer pour être présenté à des capitalistes de ce pays, ce qui coûta à M. Beard.....	180	0	0
19. Frais de pension et dépenses de M. Beard pendant qu'il était employé par le col. Light.....	242	0	0
20. Frais de pension du col. Light, durant les quatre ans qu'il est demeuré en Angleterre.....	548	0	0
21. Frais de voiture pour M. Beard et le col. Light durant leur séjour à Londres.....	50	0	0
22. Frais d'impressions faits à Londres de 3000 exemplaires du prospectus du chemin de fer, avec cartes, circulaires, etc., etc., payés à M. Bradley.....	67	0	0
23. Frais de consultation et usage des chambres de Geo. Tyler, écrivain, pour cinq assemblées.....	50	0	0
24. L'intérêt de £1400 qui devaient être payés au col. Light en juillet 1853, et qui ne l'ont été qu'en juillet 1854.....	84	0	0
25. Pour sept années de services rendus par le col. Light (dont quatre en Angleterre) pour obtenir la charte, écrire des pamphlets, prospectus, etc., tant en Angleterre qu'en Canada, avec l'intérêt de l'argent dépensé pour des études, pour aller et revenir d'Angleterre et autre dépenses faites pour assurer le succès du chemin de fer susdit.....	2500	0	0
			£4698 15 0
Moins ce qui est payé.....			1400 0 0
			£3298 15 0

Je, col. Light, crois consciencieusement que les sommes plus haut indiquées dans mon compte le sont aussi correctement que je puis le faire.

(Signé,) A. W. LIGHT.

Le 27 octobre 1853, M. DeBlaquière mit devant le bureau un marché signé et scellé par John A. Axford, en date du 21 octobre 1853, par lequel M. Axford offrait à la compagnie de lui vendre certains terrains près de Simcoe au prix mentionné dans le dit marché, auquel était joint un mémoire ayant pour but de protéger les intérêts de la société d'agriculture, dont les terrains étaient situés sur la propriété Axford. Ce mémoire était signé par M. DeBlaquière, mais la proposition était signée par M. Axford. Cette proposition fut faite en conformité d'une résolution du bureau autorisant DeBlaquière à s'informer à quelles conditions le terrain pourrait être acheté. Le même jour, M. DeBlaquière (qui, précédemment était entré en arrangement avec M. Davis, de Simcoe, au sujet de l'acquisition de certaine propriété dans les environs de cette ville,) informa le bureau de l'arrangement dans lequel il était entré, et annonça que dans le cas où, sur le rapport de deux ingénieurs, le bureau choisirait un emplacement pour le dépôt, etc., sur ce terrain, il lui céderait volontiers toute l'étendue que l'ingénieur jugerait nécessaire pour cet objet. La chambre de commerce n'a rien fait à l'égard de ces propositions. Il fit faire le tracé, et le tout passa sur une partie de la propriété Davis. Le témoin déclara incorrect l'allégué de M. Hodge sur ce sujet. A une assemblée du bureau, le 15 février 1854, (époque avant laquelle M. DeBlaquière a abandonné son marché avec Davis, tel que l'indique un document marqué C, dont copie est ci-jointe,) une offre fut reçue de MM. Wilson et Walsh (qui, dans l'intervalle étaient devenus les acquéreurs), pour la vente d'une certaine partie de la

terre de Davis pour un dépôt. Une résolution fut alors passée, autorisant le président à faire l'acquisition des terrains nécessaires, à £50 l'acre. Le droit de passage à travers le reste de la propriété était donné gratuitement. Le 8 février 1854, un marché avait été passé entre les conseils de Simcoe et Windham, par lequel un dépôt pour ces deux localités devait être placé à Simcoe du côté de Windham, et dans ses limites. La raison pour laquelle une nouvelle ligne fut tracée vers le mois d'octobre provenait de la difficulté qu'il y a eu d'entrer en arrangement avec M. Ritchie. Le bureau avait reçu une demande de MM. Van Norman et Kent. Il a un rapport de l'ingénieur en chef, daté du 9 mai, 1854, à l'égard du changement de la route passant par Simcoe. Ce rapport est le document ci-joint marqué D.

Relativement au tracé de la ligne à Woodstock à travers la partie est de la ville, le témoin déclare que par une résolution du bureau, le 15 février 1854, il fut ordonné aux ingénieurs de tracer une ligne à travers l'extrémité est de Woodstock, à partir de quelque point sur la ligne actuellement tracée dans la seconde concession d'Oxford Est, allant à environ trois ou quatre milles du lieu où l'on traverse la Thames nord, en gagnant Stratford, et de faire rapport au bureau, à sa prochaine réunion, de la qualité de cette route comparée à celle déjà tracée à travers l'extrémité est de Woodstock. Le document marqué E, ci-joint est le rapport de l'ingénieur pour ce tracé.

Sur ce rapport, le bureau décida d'adopter la route passant par l'extrémité est. Le 9 juin 1854, le témoin acheta de M. Birch treize lots contigus à la cour à brique de M. DeBlaquière, pour lesquels il a payé £1,375 ; ces lots formaient environ 2½ acres. MM. Hodge et Charles DeBlaquière étaient parties à l'achat. M. DeBlaquière acheta ensuite la part de Hodge et de Charles DeBlaquière pour £75 chacune ; leurs parts étaient d'un quart chacune. Après cela, DeBlaquière acheta la part du témoin à raison de \$8 le pied : cet achat eut lieu le 1er octobre 1856. Le prix de la propriété est maintenant moins élevé qu'il ne l'était lorsque le témoin fit cette acquisition. Il était présent à l'assemblée du 7 février 1855. M. McClenaghan y assistait comme représentant de la presse. Ce qui suit sont les remarques que fit M. DeBlaquière à l'assemblée, relativement au changement de contrat : " Il attira l'attention des représentants municipaux sur le bas prix actuel par mille auquel le contrat avait été pris, en le faisant contraster avec le prix élevé et ruineux par mille auquel on se proposait d'abord de le donner." Dans le compte-rendu de cette assemblée qu'il fit dans son journal du 28 février suivant, voici comment M. McClenaghan s'exprime : —

" S'il y avait eu mauvaise administration des affaires, s'il y avait eu, dans la " marche adoptée, des motifs capables de créer des sentiments hostiles à la compa- " gnie, s'il y avait eu extravagance dans le contrat ou négligence de devoir qui " pût être imputée aux membres du bureau de direction, nous supposerions alors " qu'il peut exister des raisons pour empêcher que la nouvelle aide demandée " ne soit accordée."

" Etant au fait de sa véritable situation et ayant la conscience que dans tous " les cas ce qui a été fait l'a été pour le mieux, le bureau de direction a convo- " qué les représentants des diverses corporations municipales et fait devant eux " l'exposé sincère et complet de sa position."

" Nous étions présent à cette assemblée. Nous avons surveillé de près la " conduite des directeurs, envers lesquels nous partagions l'opinion publique " quant à la dépense des fonds de la compagnie. D'autres, mus sans doute par " le même esprit d'investigation, étaient également anxieux. Les représentants " des municipalités de Simcoe et Woodhouse ont, de même que le député-préfet

“ de Windham, montré beaucoup d'énergie dans leur investigation ; et l'on peut
“ en dire autant des représentants de Woodstock et Norwich. Les contrats, les
“ marchés, les recettes et dépenses furent tous examinés d'un bout à l'autre, et
“ nous croyons ne rien hasarder en disant que quelle que fut l'opinion des person-
“ nes au début de l'assemblée, il n'a existé qu'un seul sentiment avant la fin de
“ cette assemblée,—celui d'une entière satisfaction, en autant que le bureau
“ avait le pouvoir d'administrer les affaires.”

L'assemblée approuva unanimement le contrat de Zimmerman. et après que M. DeBlaquière eut parlé, plusieurs directeurs déclarèrent qu'ils approuvaient ce qu'il avait dit. Chaque municipalité était représentée. Il connaît Valentine Hall ; il est épicier ; il ignore quels sont ses moyens.

Henry DeBlaquière, écr., à la question :—Avez-vous en aucun temps reçu une somme d'argent et des obligations de M. Zimmerman, s'élevant en tout à \$50,000 ou environ, relativement à certaines transactions se rattachant au contrat de M. Zimmerman avec la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Érié ?—Le témoin admet qu'il avait un cinquième d'intérêt avec M. Zimmerman dans le chemin de fer de Woodstock et du lac Érié et ses prolongements, et qu'en différents temps il a reçu de M. Zimmerman des sommes d'argent, partie à compte des profits du contrat, et la balance provenant d'un marché fait avec lui en 1855 pour renoncer à son intérêt dans le dit contrat, dont les dernières obligations furent payées 26 juillet 1856, tel que l'indique un reçu lui transmettant sa renonciation et qui est maintenant entre les mains de sa succession. Ces sommes et ces obligations s'élevaient en tout à \$50,650, sur lesquelles le témoin déclare que \$24,000 étaient son cinquième des profits sur les travaux déjà faits. Les raisons qu'avait Zimmerman pour demander au témoin qu'il renonçât à son intérêt furent expliquées à ce dernier vers le temps des premières négociations avec la municipalité, et ces raisons étaient que les arrangements exigeaient le contrôle absolu de tout le contrat. Le témoin reconnaît aussi avoir reçu \$100,000 de M. Isaac Buchanan. Il a reçu cette somme pour avoir accédé à la proposition de M. Buchanan, tel que le fait est mentionné dans la correspondance entre MM. Van Voorhis et Buchanan, ce dernier ayant de son côté consenti à se charger, au nom de la compagnie du grand chemin de fer occidental, de toutes les dettes de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Érié, et à remplir les conditions des bons donnés par les directeurs aux municipalités, tels que stipulé par une lettre adressée par lui aux directeurs avant de devenir membre du bureau. Aucun des autres directeurs ou actionnaires n'a partagé avec le témoin dans ces \$100,000. Les autres actionnaires ont transporté leurs actions ; quelques-uns d'entre eux les ont transportées au témoin avant cette transaction, les autres aux amis de M. Buchanan après la transaction. MM. Farmer, McQueen, Vansittart et Smart sont ceux qui les ont transportées au témoin. Le témoin leur a payé 10 pour cent sur leurs actions pour ce transport à lui fait. C'est la seule valeur qu'ils aient reçue. Le témoin a toujours eu le contrôle du capital sous son propre nom. M. Farmer était au fait de la négociation pendant qu'elle se poursuivait. M. McQueen était devenu membre du bureau peu de temps avant, à la condition qu'il se retirerait lorsque les directeurs, avec lesquels il devait se considérer personnellement responsable pour sa première souscription au capital, le jugeraient à propos. Le témoin a acheté la cour à brique de Young le 1er janvier 1853, pour £970, et il a payé en sus, pour la faire clôturer £80. et £50 pour y faire des améliorations. Il en a vendu 6³⁵/₁₀₀ acres pour £5,250 en mai 1854, d'après une évaluation basée sur des ventes de propriétés faites dans le voisinage immédiat de celle vendue par lui et auxquelles elle est contiguë.

C.

Sachez tous par ces présentes qu'un certain marché, passé le 21^e jour d'octobre dernier entre Robert W. Davis et Henry DeBlaquière, pour la vente au dit Henry DeBlaquière par Robert W. Davis, de partie des lots Nos. 1 et 2, dans la 14^e concession du township de Windham, a ce jour été cancelé et annulé de consentement mutuel, le dit Henry DeBlaquière perdant le premier paiement de vingt-cinq louis fait par lui et toutes obligations et responsabilités relativement au dit marché entre les dites parties cessant des deux côtés d'une manière aussi complète que si le dit contrat n'eût jamais existé.

En foi de quoi les parties ont aux présentes apposé leurs seings et sceaux, à Rowan Mills, ce 14^e jour de décembre, A. D., 1853.

En présence de

DUNCAN CLARK.

ROBERT R. DAVIS.
HENRY DE BLAQUIÈRE.

D.

TABLEAU DES PENTES, ANCIENNE ROUTE.

De la Station.	A la Station.	Longueur en pieds.	Rampes.	Pentes.	Taux par mille.	Total des rampes et pentes.	Remarques.
1673x69	1694x50	2081		16.64	42.24	16.64	
1694x50	1725	3050			Level.		
1725	1750	2500	10.		21.12	10.00	
1750	1772	2200	15.40		36.96	15.40	
1772	1792x50	2050		6.56	16.89	6.56	
1792x50	1796	350	2.94		Level.		
1796	1810	1400	2.94		11.98	2.94	
1810	1830	2000		2.20	5.80	2.20	
		15631				53.74	

TABLEAU DES PENTES, NOUVELLE ROUTE, (*Pentes en bleu sur le profil.*)

De	A	Longueur.	Rampes.	Pentes.	Par mille.	Total.	Remarques.
1664x99	1690	2500		12.20	25.76	12.20	
1690	1695	500			Level.		
1695	1712	1700	6.92		25.45	6.92	
1712	1733	2100			Level.		
1733	1770	3700		12.92	18.43	12.92	
1770	1790	2000			Level.		
1790	1827	3700	22.00		31.46	22.00	
1827	1830	300			Level.		
		16500				54.04	

ARRANGEMENT LINÉAIRE, ANCIENNE ROUTE.

De la Station.	A la Station.	Longueur en p'ds.	Direction.	Rayon de la Courbe.	Degré Total.
1673x69	1706	3231	N 64° 50' W	1637	29° 50'
1706	1714	800			
1714	1778	6400	N 35° W	3820	42°
1778	1807	2900		3820	34°
1807	1830x32	2332			
					105° 50'

ARRANGEMENT LINÉAIRE, NOUVELLE ROUTE.

De la Station.	A la Station.	Longueur en p'ds.	Direction.	Rayon de la Courbe.	Degré Total.
1644x99	1695x99	3100		4000	50° 0'
1695x99	1722	2601	N 14° 50' W	2000	54° 40'
1722	1741	1900			
1741	1807	6600	N 69° 30' W	4000	26° 30'
1807	1825	1800			
1825	1830x32	532	N 48° W		
		16533			181° 10'

DEPARTEMENT DU GENIE,

Compagnie de chemin de fer et de havre de Woodstock et du lac Erié,
WOODSTOCK, 9 mai 1854.

Aux président et directeurs de la compagnie de chemin de fer et de havre de Woodstock et du lac Erié.

Conformément aux instructions communiquées à l'ingénieur résidant par le secrétaire de la compagnie, sous la date du 15 avril, le nivellement sur cette partie de la ligne de votre chemin de fer, entre les stations 1673 x 69 et 1830 x 32, qui traverse la ville de Simcoe, a été discontinué, et une nouvelle ligne traversant ou "longeant Simcoe au sud ouest," a été tracée, et je demande à en faire rapport comme suit en vous soumettant le profil, tableau des pentes et arrangement linéaire qui s'y rattachent, en désignant les lignes sous le nom "ancienne route" et "nouvelle route."

La nouvelle route est indiquée sur la carte par une grosse ligne à teinte rouge divergeant de l'ancienne ligne, sur le lot No. 14 de la seconde concession de Windham, et qui la coupe de nouveau sur le lot No. 4, dans la 4e concession de Woodhouse.

La nouvelle route est de 873 pieds plus longue que l'ancienne. En établissant les pentes qui, en pratique, ne font aucune différence dans l'exploitation du chemin, le montant ou la quantité d'ouvrage sera environ la même sur l'un et l'autre chemin, mais le caractère de l'ouvrage sera considérablement changé, ainsi qu'on peut le voir par la lettre suivante des entrepreneurs, savoir :

(COPIE.)

WOODSTOCK, 4 mai 1854.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre de cette date, relativement au changement projeté de la ligne à Simcoe, nous prenons la liberté de vous dire que nous n'avons pas d'objections à ce que cela se fasse, à la condition que la compagnie nous paye pour l'ouvrage déjà fait, savoir : un tiers de mille de nivellement sur la présente ligne et tout excédant dans le prix que nous serons obligés de payer à nos sous-entrepreneurs, pour les excavations qu'il y aura à faire sur la nouvelle ligne, en conséquence de la distance plus considérable du charroyage qui, après examen attentif du profil, fera en moyenne 4,000 pieds de halage, pour environ 60,000 verges, ce qui vaut au moins dix cents par verge et c'est sur ce montant et ce prix que nous sommes prêts à compromettre. La compagnie devra nous allouer le prolongement additionnel de la nouvelle ligne au prix par mille que le contrat stipule pour le reste de la ligne. La compagnie comme de raison paiera tout dommage que pourront encourir les sous-entrepreneurs, en conséquence de l'interruption des travaux résultant du changement projeté.

Très respectueusement

Vos obéissants serviteurs,

SAML. ZIMMERMAN & CIE.

R. G. Benedict, écr., I. C.,

Cie. de chemin de fer et de havre de Woodstock et du lac Erié.

En estimant le coût sur cette base que je considère juste et raisonnable, la nouvelle route coûtera les sommes suivantes de plus que l'ancienne, savoir :—

Pour $\frac{1}{3}$ de mille de nivellement, suivant contrat.....	\$4000
" prolongement additionnel de la ligne.....	4629
" halage additionnel.....	6000

\$14,629

En sus de ce montant tangible, il y a, dans mon opinion, une question plus importante qui se présente à l'occasion du mérite relatif des routes et que le bureau ne devrait pas perdre de vue, s'il veut en venir à une fin quant à la route la plus avantageuse à adopter : c'est l'importance qu'il y aurait dans la prévision d'un prolongement de votre chemin des côtés est et ouest comme formant partie de la ligne du grand chemin de fer du sud jusqu'à Malden—de se relier au chemin de fer sud du Michigan et aux nombreux chemins qui se construisent et ont leur terminus au premier endroit.

Aujourd'hui, il ne peut guère y avoir de doute que cette grande ligne qui traverse le Canada, ne soit constituée et construite avant une ou deux années ; et comme la valeur et l'importance de cette ligne dépend entièrement de son aptitude à lutter contre sa rivale, sur la rive sud du lac Erié, ou en d'autres termes dépend de ses pentes et arrangements linéaires qui règlent et contrôlent toujours la vitesse, le premier soin du bureau devrait être de tracer cette partie du chemin, comprise dans votre charte, de manière qu'on ne puisse jamais être tenté de faire faire à l'avenir l'étude ou l'examen d'aucune autre route.

Avec cet objet en vue, j'ai révisé et modifié à plusieurs reprises les pentes et lignes depuis Otterville jusqu'à l'intersection de la route de Dunville près de Simcoe et augmenté par là considérablement la somme des travaux depuis les estimations préliminaires. Le changement projeté de route par Simcoe, outre qu'il augmente la distance, oblige, pour éviter le paiement de grandes sommes pour dommages causés aux terres, de faire passer la ligne par et à travers les rues de la ville, ce qui entraîne de grandes objections sur un chemin où la vitesse est de première importance, non seulement en raison des risques d'accidents et de la perte de temps que l'on ne peut éviter dans une telle localité, mais en raison des dispositions que les conseils municipaux montrent dans tous les cas à vexer et gêner une compagnie ainsi située et à faire des extorsions à son préjudice. Dans le fait, il est devenu un point arrêté par les ingénieurs, qui ont de l'expérience dans ces affaires, de ne jamais se servir d'un grand chemin ou d'une rue pour le passage d'une ligne de chemin, à moins que cela ne soit absolument nécessaire, et d'ailleurs il n'est pas très évident que la compagnie ait le pouvoir d'occuper une rue, à moins que des difficultés insurmontables empêchent l'ingénieur de trouver une ligne ailleurs. M. Galt, le conseil du chemin de fer de London et de Port Stanley, a donné son opinion à cette compagnie, il y a quinze jours, qu'elle n'avait pas le pouvoir, en vertu de son acte, d'occuper l'une des rues de London, si l'ingénieur ne prouvait la nécessité qu'il y avait de le faire ; et comme le même monsieur est conseil pour votre compagnie, il aura indubitablement la même chose à dire dans ce cas.

Après avoir examiné et considéré attentivement toutes les circonstances et tous les points, je vous recommande décidément, comme votre ingénieur, que la route ne soit pas changée, même si le montant dépensé pour l'ancienne ligne excède de quelque chose celui de la nouvelle.

Le tout très respectueusement soumis.

ROSWELL G. BENEDICT,

Ingénieur en chef

de la Cie. de C. F. de W. et du L. E.

E.

A MM. A. A. Farmer,
Edmund Deeds et
Hugh C. Barwick.

Comité chargé de choisir les terrains de station à Woodstock.

MESSIEURS,—Je vous transmets ci-joint une estimation comparative du coût des deux lignes, désignées est et ouest, depuis le point de divergence sur la ligne principale au No. 19, dans la seconde concession du township d'Oxford Est, jusqu'au côté sud de Dundas street, dans le village de Woodstock—y compris le nivellement des terrains de station sur les deux routes, tel qu'indiqué sur la carte ci-jointe.

Route ouest.

153,738 verges d'excavation.....	à 25 cents	\$38,434 50
1800 pieds de longueur additionnelle de charpente, à \$10400 par mille		3,545 00
200 perches (mesure) de clôture additionnelle.....	à \$1	200 00

\$42,179 50

Route est.

65,062 verges d'excavation.....	à 25 cents	\$16,265 00
---------------------------------	------------	-------------

\$25,914 00

laissant en faveur de la ligne est une balance de \$25,914. A cette différence dans le coût doivent être ajoutés les frais de fonctionnement et d'entretien de 1800 pieds de chemin se montant chaque année à \$300, ou une augmentation de \$5,000 dans le coût, faisant \$30,914 différence en total.

Sans tenir compte de l'augmentation dans les frais de construction et de circulation, je considère la route est la plus convenable et la meilleure pour la station ou dépôt de la compagnie de Woodstock, pour les raisons suivantes :

La route ouest en approchant du nord et du sud de la voie du grand chemin de fer occidental est cachée par les bancs élevés de chaque côté de l'excavation de ce dernier chemin, et un train, laissant la station du grand chemin de fer pour l'ouest, ne pourrait pas voir à temps, pour éviter une collision, celui qui arriverait ou qui partirait des stations projetées du chemin de Woodstock et du lac Erié.

En conséquence des pentes du grand chemin de fer occidental qui descend ici vers le ruisseau des Cèdres, immédiatement après avoir laissé la station de fret de la compagnie, il serait encore plus difficile de prévenir les accidents, et cette circonstance constitue, dans mon opinion, les principales objections contre la route ouest, et M. Reid, ingénieur de division du grand chemin de fer occidental, avec lequel j'ai passé sur les deux lignes, y concourt et a donné, sans hésitation, son opinion en faveur de la route est contre la route ouest, sans connaître le coût comparatif des deux routes.

La situation des terrains sur la route est se trouve beaucoup en sa faveur et comme on peut les approcher des deux côtés et de Dundas street facilement et sans les frais considérables de construire dans les rues, ce qui n'est pas le cas pour l'ouest, et en autant que les intérêts généraux de la ville y sont concernés, je ne connais point d'endroit qui pourrait mieux les servir.

Respectueusement soumis.

ROSWELL G. BENEDICT,
Ingénieur en chef.

Département du génie,
Cie. de chemin de fer et de havre de Woodstock et du lac Erié,
Woodstock, 31 mai 1854.

ETAT

Etat détaillé des paiements faits par la compagnie de chemin de fer

Date.	Droit de passage.	Achat du havre de Port Dover	Réparations au havre de Port Dover	Travaux de génie.	Compte du Col. Light.	Compte de construct'n payé aux entrepren'rs	Compte de construction.	Salaires.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1853—Avril				32 16 10				
do Mai								
do Juin		502 14 3						
do Juillet				455 12 6				
do Août				75 0 0				25 2 6
do Septembre		4590 0 0		440 9 11				
do Octobre				452 11 8				
do Novembre		561 18 1		373 11 9				28 10 0
do Décembre	600 0 0			326 11 6				75 0 0
1854—Janvier	505 1 6			346 12 11				240 0 6
do Février	500 0 0			383 15 0				41 13 6
do Mars	2115 15 0			432 18 7		1000 0 0		65 13 6
do Avril	1350 0 0			309 2 10		2375 0 0		61 13 6
do Mai	12255 16 6		133 17 8	446 3 11		5130 0 0		78 11 0
do Juin	3200 0 0		157 8 11	488 12 10	1400 0 0	12020 8 0		41 13 6
do Juillet	3313 15 0		200 19 7	319 15 8		13154 8 0		81 13 6
do Août	13 15 0		448 13 0	456 16 7		13914 14 0		51 13 6
do Septembre				350 0 0		2000 0 0		80 0 0
do Octobre			625 0 0	200 0 0				111 5 0
do Novembre			405 5 8	300 0 0				
do Décembre	826 11 6		249 17 0	125 0 0				50 0 0
1855—Janvier				85 0 0				60 0 0
do Février	5 0 0			250 0 0				
do Mars	105 0 0			200 0 0				250 0 0
do Avril				6 12 6				12 0 0
do Mai	425 0 0		137 10 0	191 10 0	84 0 0			15 0 0
do Juin	10 0 0		86 18 9	52 7 6		25 0 0		
do Juillet				233 7 6		25 0 0		
do Août	400 15 0					40 16 2		200 0 0
do Septembre	125 2 6			115 0 0				275 13 4
do Octobre				100 0 0				41 13 4
do Novembre								41 13 4
do Décembre								41 13 4
	25751 12 0	5054 12 4	2604 10 5	7639 9 7	1484 0 0	49609 1 2	40060 10 4	1968 3 4

A. A.

et de havre de Woodstock et du Lac Erié, jusqu'au 31 décembre 1855.

Frais de justice.	Escompte.	Impressions papeterie et annonces.	Alloué aux directeurs.	Frais parlementaires.	Frais de voyages et incidents.	Intérêt.	Observations.
£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
		17 19 0			69 3 5		
		4 10 0			27 2 6		
					25 15 3		
		22 0 11			14 6 3		
4 5 0					2 1 9		
	354 19 3	5 18 8			45 5 7		
		7 1 3			59 6 3		
1 5 0		10 19 0			18 1 2		
15 0 0		13 6 0	71 14 0		93 18 11		
		25 0 0			74 10 11		
		25 0 0			30 0 6		
40 0 0		32 14 0	28 15 0		45 18 8		
94 15 0			25 10 0		31 7 5		
73 3 3		27 0 0			64 4 4	3453 3 0	
					139 0 11		
22 10 0		0 10 0	12 10 0		58 5 0		
					4 1 10		
					180 7 2		
	0 8 10	13 8 8			51 14 2		
					46 10 3		
		4 13 0			40 13 2		
		12 8 0			110 4 3		
34 6 0			16 0 0	50 0 0	15 4 0	5159 9 8	
10 1 3		1 0 0			57 5 5		
15 0 0					54 2 0		
			22 10 0	100 15 8	21 2 7		
			43 12 0		11 2 10		
205 0 0	27 14 3		11 0 0	50 0 0	46 18 9		
107 0 5	0 6 3	79 4 10			10 19 5		
86 13 9					14 17 9		
24 8 0		6 19 1			29 17 1		
				4 18 9	42 7 0		
733 4 8	383 8 7	309 12 5	231 11 0	205 14 5	1534 18 0	8612 12 8	

* 2224 à E. N. Light.

ETAT No. 1.

Estimation brute préparée par John L. Hodge, écuyer, ingénieur, d'Hamilton, pour Valentine Hall et Cie., comme spécification des travaux sur le chemin de fer de Woodstock et du Lac Erié.

QUANTITE.	DESCRIPTION DES TRAVAUX.	MONTANT.
		\$
1,841,959	Verges d'excavation et terrassement, à..... 25 cts.	460,490
42	Milles défrichement et nettoyage, à..... \$30 par acre.	15,120
3671	Verges de maçonnerie de 1ère classe, à..... \$12	44,052
400	Verges maçonnerie en brique, à..... \$12	4,800
100	Souterrains ou décharges en bois à..... \$150	15,800
5470	Pieds linéaires de ponts à treillage de moins de 35 pieds de haut, à..... \$12	65,640
1600	Do do plus de 35 pieds de haut, à \$15	24,000
1200	Ponts à fermes, arche de 150 pieds, à..... \$30	36,000
120	Pieds de pont tournant, Canal Welland	3,600
73½	Milles de travaux sur la principale voie, à..... \$7500	551,250
7	Milles de voies latérales, à..... \$9000	52,500
	Barrières à animaux, aux traverses de chemins, fermes, etc	20,000
50,720	Perches de clôtures, à..... \$1	50,720
	Bâtisse pour dépôt, etc	40,000
	Locomotives et Chars	175,000
	Travaux de génie, etc.....	100,000
1000	Acres de terre, à..... \$30	30,000
		\$ 1,688,972
	Ajoutez les profits.....	305,172
		\$ 1,994,144

ÉTAT No. 2.

Estimation du coût des travaux faits par Zimmerman & Cie., tels que payés aux sous-entrepreneurs, jusqu'au 31 octobre 1854.

QUANTITE.	DESCRIPTION DES TRAVAUX.	MONTANT
		\$ cts.
258 ^a	Acres de défrichement, à	\$25 6470.50
3185	Perches carrées de nettoyage, à	\$1 3185.00
370,282	Verges cubes d'excavation, à.....	20 cts. 74056.40
164,635	Pieds G. M., de ponts à treillage, à	\$25 3786.60
243,181	Do Décharges, à.....	\$18 4377.25
	Do Barrières à animaux.....	.....
63,812	Traverses livrées, à	28 cts. 17867.36
7675	Perches linéaires de poteaux et planches à clôtures, à \$1	7675.00
69	Verges cubes d'excavation dans le roc, à	\$1 69.00
5640	Poteaux dans les trous = 4102 perches, à	50 cts. 2820.00
1291	Trous faits	567.80
2839	Poteaux—livrés à	20 cts.
158	Perches et poteaux placés, à	50 cts. 79.00
1723	Verges cubes d'excavation dans les fondations, à 50 cts.	861.50
199,315	Pieds G. M., ponts à treillage faits mais non élevés à \$18	3587.67
96,765	Do De bois de construction scié et équiné livré, à . .	\$10 967.65
56,658	Do Bois de construction—livré à	\$8 453.26
4754	Pieds linéaires de pilotis enfoncés, à	25 cts. 1188.50
36	Do do livrés, à	12½ cts. 4.50
113	Pieux de clôture, à.....	12½ cts. 14.12
		\$ 128031.11
	Courant	£32,007 15 6
	Estimation pour Zimmerman & Cie	85,264 4 0
		£53,256 8 6
	10 par cent. retenu	7,500 0 0
		£45,756 8 6

No. 3.

Copie d'une lettre de M. Benedict à M. Hodge, relativement à la station, etc.

Hamilton, 20 octobre 1843.

JOHN L. HODGE, ECR.,

MON CHER MONSIEUR :

En descendant de Woodstock ce soir, M. Farmer m'a informé que le dépôt à Simcoe a été fixé sur la terre de M. Davis et que vous l'aviez recommandé, disant qu'il n'y avait point d'autre place convenable dans les environs de la ville, et qu'en conséquence M. DeBlaquière et lui avait acheté la terre. C'est le premier cas où je vois qu'un dépôt est fixé sans consulter l'ingénieur en chef et avant que la ligne soit tracée; mais quant au choix, je désire connaître comment vous faites accorder cela avec la conversation que nous avons eu hier à ce sujet, quand vous avez énoncé expressément que le terrain de niveau qui se trouve en arrière de la maison de M. Campbell, sur le côté opposé de l'étang, est l'endroit convenable et celui qui accommoderait mieux la ville; et pourquoi vous avez recommandé un site aussi éloigné du centre des affaires de la ville, et pourquoi il ne m'a pas été fait mention de la conversation, même après que je vous ai eu parlé de l'achat de M. DeBlaquière.

Tout à vous,

ROWSELL G. BENEDICT



EXTRAIT des recettes et dépenses de la compagnie de chemin de fer de Woodstock et du Lac Erié et du havre de Port Dover.

RECETTES.	Du 26 août 1853, au 6 juin 1854, inclusivement.		Du 7 juin 1854, au 17 août 1855, inclusivement.		TOTAL	
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Emprunts municipaux.....	45087	10 0	99963	10 0	172950	15 0
Paiements sur le capital—650 actions...	106	5 0	168	15 0	275	0 0
Péages, droits, revenus, etc., sur le havre de Port Dover.....	797	16 3	973	18 8	1771	14 11
Intérêt sur compte de banque, etc.....	39	2 8	655	19 10	695	2 6
DEPENSES.						
Droit de passage.....						
HAVRE DE PORT DOVER.—						
Achat et réparations.....						
Dépenses d'ingénieurs, etc.....						
Do do spéciales, Col. Light.....						
COMPTÉ DE CONSTRUCTION.—						
Payé aux entrepreneurs.....						
Do do en à-compte.....						
Ameublement de bureau.....						
Salaires.....						
Frais de justice.....						
Escompte.....						
Impressions, papeterie et annonces.....						
Frais de voyages et dépenses incid ^{tes}						
Intérêt sur les emprunts municipaux.....						
TOTAL.....						
£ 60161 11 0						
Balance dans la banque de Montréal.....						
Deniers en main.....						
TOTAL.....						
£ 147792 17 5						

Certifié correct,

Q. R. MCKENDRICK, }
 THOMAS S. SIMONS, }
 Auditeurs,

Hamilton, 20 août 1855.

BILAN MENTIONNE DANS LE TEMOIGNAGE DE M. HODGE.

ETAT des recettes et dépenses de la compagnie de chemin de fer et de havre de Woodstock et du Lac Erié.

RECETTES.		£	s.	d.	£	s.	d.
EMPRUNTS MUNICIPAUX.							
Ville de Woodstock.....	25000	0	0				
Township de Norwich.....	50000	0	0				
Township de Windham.....	25000	0	0				
Ville de Simcoe.....	25000	0	0				
Township de Woodhouse.....	20000	0	0				
					145000	0	0
Intérêt des deniers déposés aux banques.....					648	9	10
Péages, havre de Port Dover jusqu'au 31 octobre.....	1381	10	10				
Moins dû au gardien du phare, do.....	12	10	0				
					1369	0	10
Versements faits.....					125	0	0
DEPENSES.					£	147142	10 8
HAVRE DE PORT DOVER.							
Payé au gouvernement.....	560	10	0				
Payé l'achat de White & Cotton.....	5092	14	0				
Payé en à compte des nouveaux travaux.....	2380	1	9				
					8033	5	9
ENTREPRENEURS.							
Estimations jusqu'au 1er novembre, 1854.....	£85,264	4	0				
Déduit pourcentage.....	7,500	0	0				
				77764	4	0	
Département des ingénieurs.....				6520	16	0	
Intérêt sur l'emprunt municipal jusqu'au 1er janvier 1855, inclusivement.....				8603	1	0	
					92888	1	0
DROIT DE PASSAGE.							
Comprenant 60 acres de terrain de station, magasin d'entrepôt à Dover, etc.....					24983	17	0
Frais de justice.....					202	18	3
Intérêt sur avance.....					354	19	3
Directeurs, assistant aux assemblées, frais de voyage compris.....					138	9	0
Bureau du secrétaire et trésorier, salaires.....					467	1	6
Au Colonel Light, paiement spécial.....					1400	0	0
Dépenses incidentes, y compris frais préliminaires, parlementaires et de voyage, impressions, papeterie, annonces, taxes, loyer de bureau, ameublement, etc.....					1893	10	0
Balance.....					16780	8	11
					£	147142	10 8

Bureau du trésorier,
Compagnie du chemin de fer de W. et L. E.,
Woodstock, 7 février 1855.

**ETAT de l'actif et de passif de la compagnie de chemin de fer et de havre de
Woodstock et du lac Erié.**

ACTIF.	£ s. d.	£ s. d.
Balance.....		16780 8 11
Prêt des entrepreneurs.....		12500 0 0
		<hr/> 29280 8 11
PASSIF.		
HAVRE DE PORT DOVER.		
Dû au Gouvernement.....	6840 0 0	
Dû aux entrepreneurs sur nouveaux travaux.....	236 13 3	
		<hr/> 7076 13 3
Département des ingénieurs.....		500 19 5
DROITS DE PASSAGE.		
Woodstock.....	1771 0 0	
Oxford est.....	8 15 0	
Windham.....	778 10 0	
Norwich.....	419 17 6	
Woodhouse.....	249 0 0	
Port Dover.....	3721 10 0	
Frais de justices, y compris titres, frais d'arbitrage, droit de passage, contrats, etc., etc.....		<hr/> 6948 12 6
Alloué aux directeurs jusqu'au 1er janvier 1855.....		799 4 5
Salaires du secrétaire et trésorier du bureau.....		47 10 0
Dépenses incidentes—Balance due sur ancien compte, tel que mentionné.....		316 5 6
Total de la balance disponible.....		592 17 6
		<hr/> 12998 0 4
	£	<hr/> 29280 8 11

Bureau du trésorier,
Cie. de chemin de fer de W. et du L. E.
Woodstock, 7 février 1857.

TORONTO :

IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, YONGE STREET.

Délibérations du Comité Permanent des Chemins de Fer, etc., relatives au Grand Chemin de Fer du Sud.

MINUTES DES TEMOIGNAGES.

Jeudi, 7 mai 1857.

LE COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRÉSENTS :

HON. SIR ALLAN McNAB, BART., PRESIDENT.

M. BELLINGHAM,
 M. BOWES,
 M. BROWN,
 M. BUREAU,
 HON. M. le procureur-général CARTIER,
 HON. M. CAUCHON,
 M. CHRISTIE,
 M. CLARKE,
 M. DALY,
 M. A. A. DORION,
 M. FOLEY,
 HON. M. LEMIEUX,
 HON. M. le procureur-général MACDONALD,
 M. MONGENAI,
 M. ANGUS MORRISON,
 HON. M. JOSEPH C. MORRISON,
 M. PAPI,
 M. RANKIN,
 M. SIMARD,
 HON. M. SPENCE,
 M. WHITNEY, et
 M. WILSON.

Le comité prend en considération le bill (No. 253) pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer du sud.

Le préambule étant lu,

Arthur Rankin, écr., (l'un des membres du comité,) comparait et s'adresse au comité en faveur de la mesure, et demande qu'un conseil soit entendu de la part des pétitionnaires qui ont sollicité la passation du bill.

Ordonné que le conseil soit entendu.

John O'Connor et *Frank Powell*, écuiers, comparaissent comme conseils de la part des amis de la mesure.

William Sludden, écr., (agent parlementaire,) comparait de la part de certains pétitionnaires contre le bill, et demande à ce qu'ils soient entendus par conseil.

Ordonné que le conseil de la part des pétitionnaires contre le bill soit entendu.

Henry Eccles, écr., C. R., comparait comme conseil d'*Isaac Buchanan* et autres, et s'adresse au comité en opposition au préambule du bill.

Skeffington Connor, écr., C. R., comparait aussi de la part des pétitionnaires contre le bill.

Alexander Macdonell, écr., est appelé et interrogé.

(Par le conseil contre le bill.)

Ques. 1. Etes-vous solliciteur en chancellerie, et avez-vous été engagé dans des procès relatifs à la compagnie du chemin de fer d'Amherstburg et St. Thomas, et dans ce cas, dites ce qui a été fait?—*Rép.* Je suis solliciteur en chancellerie, et j'ai produit une déclaration au nom de la dite compagnie contre Wallace et autres. J'ai reçu mes instructions de M. O'Reilly, d'Hamilton, agissant de la part de feu M. Zimmerman, et des parties intéressées dans l'un des bureaux de direction. Il est allégué dans la déclaration, et j'ai compris que tel était le cas, que la poursuite était sanctionnée par le bureau des directeurs dans lequel M. Zimmerman était concerné, et aussi par les directeurs provisoires. L'objet principal de la déclaration est de faire annuler l'élection des directeurs du bureau dont M. Wallace était l'une des parties, lesquelles parties ont toutes répondu à la déclaration après, je crois, le retour de M. Zimmerman d'Angleterre.

(Ici le témoin se retire, avec instruction de donner par écrit sa réponse à la question.

Le comité délibère et s'ajourne à demain à 11 heures A.M.

Vendredi, 8 mai 1857.

LE COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

HON. SIR ALLAN NAPIER MACNAB, BART., PRÉSIDENT.

M. BELLINGHAM,

M. BOWES,

M. BUREAU,

M. CHRISTIE,

M. CLARKE,

M. FOLEY,
 M. MONGENAI, S,
 M. ANGUS MORRISON,
 HON. M. JOSEPH C. MORRISON,
 M. PAPIN,
 M. RANKIN,
 HON. M. ROBINSON,
 M. SIMARD,
 M. JAMES SMITH,
 HON. M. SPENCE,
 M. WHITNEY, et
 M. WILSON.

Le comité reprend la considération du bill (No. 253) pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer du sud.

Sur motion de l'hon. M. Morrison,

Ordonné que pour la commodité des membres du comité des chemins de fer les témoignages soient pris par un sous-comité composé d'au moins quatre membres qui devront siéger chaque jour entre 10 heures A.M., et 2 heures P.M., tous les points contestés de la part des auteurs ou des adversaires du bill devant être réservés au comité principal.

John Greer, Ecr., est appelé et interrogé.

(Par le conseil contre le bill.)

Ques. 2. Etes vous en connaissance avec M. Buchanan et M. Rankin?—
Rép. Oui.

Ques. 3. Etes-vous en aucun temps, l'année dernière, entré en communication avec ces messieurs relativement au chemin de fer d'Amhersburgh et St. Thomas?—*Rép.* Oui.

Ques. 4. En quel temps ces communications ont-elles eu lieu, et quelle était alors la position de M. Rankin dans la compagnie?—*Rép.* C'était entre le 25 juillet et le 1er août; M. Rankin était alors l'un des directeurs provisoires.

Ques. 5. Où rencontrâtes vous M. Rankin?—*Rép.* A Windsor.

Ques. 6. Pour quelle raison fîtes vous trouver M. Rankin, et par les ordres de qui y allâtes vous?—*Rép.* J'y fus pour me procurer ses services en faveur du grand chemin de fer occidental, et cela de la part de M. Buchanan.

Ques. 7. Qu'est-ce qui eût lieu lors de cette rencontre?—*Rép.* Je dis d'abord à M. Rankin que j'étais venu le voir de la part de M. Buchanan pour des affaires de chemin de fer; sans doute qu'il n'ignorait pas ce qui se préparait et qu'il savait que M. Buchanan avait besoin de ses services. Je lui demandai alors quelle était sa position vis-à-vis de nos adversaires, s'il était encore intéressé pour M. Zimmerman, et s'il était libre d'agir de concert avec nous. La réponse fût qu'il était libre. Je lui dis alors de nouveau que M. Buchanan serait bien

aise, de même que les amis du grand chemin de fer occidental, s'il consentait à co-opérer avec lui dans l'entreprise, que ce monsieur m'avait envoyé à lui comme à l'un des premiers auteurs du projet du chemin du sud, que sous le point de vue de la rémunération il serait placé sur le même pied que d'autres messieurs qui se trouvaient situés comme lui. M. Rankin manifesta alors son désir de savoir ce que cela voulait dire. Je lui dis qu'il y aurait un fonds provenant de deux millions d'actions, qui rapporterait à M. Rankin quelque chose comme £5000. M. Rankin envisagea cette proposition, je pourrais dire avec mépris ; il avait en vue toute autre chose qu'une misérable somme de £5000 ; son but était d'obtenir un contrat pour la construction d'une partie du chemin qui pût lui rapporter trente à quarante mille louis. M. Rankin fit la remarque que, dans les circonstances où il se trouvait, il se croyait avoir autant de droit à une semblable faveur que des étrangers. Je lui dis alors que je n'entretenais aucun doute que M. Buchanan et ses amis se feraient un plaisir de favoriser ses vues à cet égard autant qu'il serait en leur pouvoir, mais qu'au point où en étaient rendues les choses, ils ne pouvaient point parler de contrats. Je vis alors qu'il m'était impossible d'accomplir l'objet de ma mission en aucune manière, et je mentionnai à M. Rankin que je le reverrais, et alors nous nous séparâmes.

Ques. 8. Entrâtes vous alors en communication avec M. Buchanan?—*Rép.* Je retournai alors à Hamilton et communiquai personnellement à M. Buchanan le résultat de mon entrevue avec M. Rankin, telle que je viens de la rapporter.

Ques. 9. Rencontrâtes vous de nouveau M. Rankin? Dans ce cas, dites quand et où, et à la réquisition de qui? *Rép.* Je le rencontrai de nouveau à Sandwich, le 1er août, à la réquisition de M. Buchanan.

Ques. 10. Qu'est ce qui eût lieu lors de votre seconde entrevue avec M. Rankin? *Rép.* Je lui dis de nouveau que je venais le voir de la part de M. Buchanan pour tâcher d'obtenir sa co-opération, et que j'espérais que l'affaire pourrait s'arranger. M. Rankin me dit qu'il croyait qu'elle pourrait s'arranger ; qu'il existait une difficulté entre la compagnie du grand chemin de fer occidental et lui-même concernant la vente d'un lot d'eau au dépôt de la compagnie à Windsor. Je lui dis que j'ignorais cette difficulté, et que je désirais qu'il me l'expliquât. M. Rankin me dit alors qu'il avait vendu le dit lot à la compagnie, à un prix qui lui convenait bien peu ; qu'il avait essayé, mais en vain, de faire annuler cette vente par les cours de justice, en deux occasions, je crois. M. Rankin me fit alors la proposition que si la compagnie voulait annuler cette vente et faire estimer par des arbitres la valeur du lot, il serait content et qu'il accepterait nos propositions. Je lui dis alors que je croyais pouvoir prendre sur moi de régler l'affaire, attendu qu'il ne pouvait s'agir que d'une somme de cinq à six cent louis. M. Rankin refusa ma proposition, et ajouta que c'était un arbitrage qu'il désirait. Je lui dis alors que comme je désirais beaucoup terminer cette affaire, j'allais adresser une dépêche télégraphique à M. Buchanan à ce sujet. J'écrivis donc alors une dépêche en présence de M. Rankin, que j'adressai à M. Buchanan à Hamilton, et qui est comme suit :—

Windsor, 2 août 1856.

Isaac Buchanan, écr.,
Hamilton.

Une vieille difficulté existe entre la compagnie et M. Rankin au sujet de 403 pieds de terrain au dépôt maintenant occupé par la compagnie, lot No. 86. Mr. Rankin désire soumettre cette affaire à des arbitres en la manière ordinaire; un consentement à cette proposition nous assure toute l'amitié de Mr. Rankin. Je recommande fortement l'adoption de cette proposition.

Répondez-moi aussitôt que possible, et autorisez-moi à transiger l'affaire.

(Signé,) JOHN H. GREER.

Ques. 11. Quelle réponse reçûtes-vous de Mr. Buchanan, et l'avez-vous communiquée à Mr. Rankin?—*Rép.* Je reçus une réponse de M. Buchanan lors de mon départ pour Hamilton, et elle était comme suit :

“ Hamilton, 2 août 1856.

“ John H. Greer,
“ Windsor.

“ J'engagerai la compagnie à reconsidérer l'affaire de Mr. Rankin, pourvu que la somme réclamée n'excède pas £500.

(Signé,) “ ISAAC BUCHANAN.”

J'adressai cette dépêche à Windsor pour Mr. Rankin, avec la lettre suivante .

“ Windsor, 2 août 1856.

“ A. Rankin, écr.,
“ Windsor.

“ Mon cher monsieur,—Comme je ne connais pas parfaitement votre position actuelle par rapport à la difficulté en question, je ne puis pas vous presser, mais je crois que l'offre qui vous est faite est telle que vous devriez l'accepter afin d'en finir avec cette question vexante. Cela fait, vous pouvez-être convaincu qu'on fera en sorte de transiger avec vous à l'avenir de manière à vous donner satisfaction, et qu'on se rappellera que vos services ont été libéralement appréciés par la compagnie du grand chemin de fer occidental. J'espère donc que vous voudrez bien accéder à la proposition de Mr. Buchanan, et que vous ferez préparer le compromis et l'enverrez lundi pour être ratifié. Dans tous les cas, veuillez me donner de vos nouvelles lundi matin.

“ A la hâte, votre etc.,

“ JOHN H. GREER.”

Je reçus à Hamilton, avant mon départ pour Windsor en cette occasion, la dépêche télégraphique suivante, que j'aurais dû mentionner plus tôt :—

“ Windsor, 1er août 1856.

“ John H. Greer.

“ Hamilton.

“ J’ai reçu le livre d’Amherstburgh. Si vous voulez venir, nous nous en parlerons.

“ A. RANKIN.”

Lundi matin, de bonne heure, j’envoyai la dépêche suivante :—

“ Hamilton, 4 août 1856.

“ A. Rankin, écr.,

“ Windsor.

“ M. Buchanan ne connaissait pas les transactions. Je suis chargé de vous informer que l’affaire pourra être réglée conformément à ma dépêche télégraphique à M. Buchanan de samedi, que je vous ai lue. M. Buchanan sera fier de transiger avec vous amicalement et confidentiellement.

(Signé,)

“ JOHN H GREER.”

Le même jour (subséquemment) je reçus la dépêche suivante de M. Rankin :—

“ Windsor, 4 août 1856.

“ A John H. Greer.

“ Le compromis, sous le sceau de la compagnie, sans condition quant au prix demandé, suffira.

“ A. RANKIN.”

Ques. 12. Avez vous eu d’autre communication avec M. Rankin?—*Rép.* Non ; c’est là toute la correspondance que j’ai échangée avec M. Rankin sur le sujet en question.

Ques. 13. Quand avez vous vu M. Rankin ensuite?—*Rép.* A Amherstburgh, le 7 d’août.

Ques. 14. Dites ce qui s’est alors passé entre vous?—*Rép.* Je n’eus point d’entrevue avec lui ce jour là pour des affaires.

Ques. 15. Qu’est-ce qui vous a engagé à aller à Amherstburgh ce jour là?—*Rép.* J’y suis allé pour me trouver à l’élection des directeurs de la compagnie du chemin de fer d’Amherstburgh et St. Thomas.

Ques. 16. Dites ce qui s’est passé ce jour là?—*Rép.* Le matin de ce jour là des placards furent par nous émis, annonçant qu’une assemblée des actionnaires aurait lieu le midi, à la halle de la ville, pour élire un bureau de directeurs. Des copies de ces placards furent délivrées par moi-même aux quatre directeurs provisoires, savoir : Messrs. Rankin, Larwill, Southwick et McBeth, qui étaient considérés représenter les intérêts opposés. A midi, l’assemblée eût lieu, et un bureau de directeurs fût choisi, se composant des messieurs qui suivent :—John McLeod, Walter Wallace, Joseph B. Berthelot, William Duff, Theodore J. Parke, John G. Kolfage, James Dunbar, John W. Ridsdale, et Peter Menzies, après quoi John McLeod, écr., fut nommé président, et Théodore J. Park, vice-président du dit bureau des directeurs.

Et alors il se retire.

Ajourné à demain à 10 heures, A. M.

Samedi, 9 mai 1857.

LE SOUS-COMITÉ S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRÉSENT :

M. BELLINGHAM,
M. BOWES,
M. BUREAU,
M. CLARKE,
L'hon. M. JOSEPH C. MORRISON, et
M. RANKIN.

Isaac Buchanan, écuyer, est appelé et interrogé.

[Par le conseil contre le bill.]

Ques. 17. Comment se fait-il que vous êtes concerné dans les compagnies des chemins de fer du sud, et quel a été votre objet en cela ?—*Rép.* Je me suis emparé des actions des grands chemins de fer du sud pour les offrir *pro-rata* aux actionnaires de la compagnie du grand chemin de fer occidental. Je me suis intéressé au grand chemin de fer occidental dès son commencement, c'est-à-dire depuis onze ans, ayant proposé moi-même la première résolution à l'assemblée préliminaire en 1845. Je considérais mes intérêts et ceux d'Hamilton identiques à l'égard du grand chemin de fer occidental. Ceux qui me secondaient se sont opposés avec moi pendant plusieurs années à la construction du chemin du sud jusqu'à ce que le succès du grand chemin de fer occidental ait été assuré. Nous en avions agi de la sorte pour la seule raison que la ligne du grand chemin de fer occidental était la meilleure qu'on pût avoir à l'intérieur du Canada, et qu'elle n'aurait jamais été construite si elle ne l'eût pas été avant celle du sud qui est évidemment la meilleure route directe. Le temps était arrivé où nous avons abandonné l'idée qu'avec justice nous pouvions nous opposer à la construction de la seconde ligne. Ce fait fut rendu public par notre requête demandant une charte pour construire une seconde voie sur la ligne du grand chemin de fer occidental ; pour cette seconde voie l'argent était prêt à Londres, et le but de mes démarches au sujet des chemins de fer du sud, était uniquement d'obtenir pour les actionnaires du grand chemin de fer occidental le privilège de construire leur seconde voie le long de la ligne beaucoup plus favorable du chemin de fer du sud, au lieu de la construire le long de la ligne tortueuse et difficile du grand chemin de fer occidental. M. Harris, mon associé, alors président de la compagnie, était en ce moment en Angleterre, et vu mes longs rapports avec la compagnie, et que j'en avais été l'un des directeurs, on trouva à propos de me laisser l'initiative. J'avais le concours de tous les directeurs du grand chemin de fer occidental en Canada, à l'exception de M. Bridges. Je n'avais en vue aucun profit personnel ; et tout avantage qui pouvait résulter de l'achat de terrains aux diverses stations le long de la ligne, ou toute balance restante qui pouvait provenir des deux et demi pour cent., qui avaient été réservés pour des primes en faveur des premiers auteurs des chartes, ou des parties

qui en avaient le contrôle, devaient être appliqués totalement à créer un fonds pour des annuités ou autres secours en faveur des employés invalides et pauvres du chemin de fer. Ce fait est connu de toutes les parties en dehors de la compagnie du grand chemin de fer occidental, et particulièrement de M. J. W. Keating, l'un des pétitionnaires qui ont sollicité la charte de la compagnie du grand chemin de fer du sud, maintenant devant le comité. M. J. W. Keating était alors engagé à acheter des terrains de station pour la compagnie du grand chemin de fer occidental, sur l'embranchement de Sarnia, et devait être employé à la même affaire le long de la ligne du sud, ce qui l'a conduit à connaître les vues de M. Radcliff, le vice-président du grand chemin de fer occidental, ainsi que les miennes.

Ques. 18. Comment vous proposiez vous de réaliser cet objet quant aux lignes est et ouest ?—*Rép.* Le capital de la compagnie ouest était de £1,000,000 courant, et celui de la compagnie est était du même montant. Nous nous proposons de fondre les compagnies est et ouest en une seule. Les actes 18 Vic., chap. 179, 19 Vic., ch. 74, et 18 Vic., ch. 183, pourvoyaient à une fusion de ces deux compagnies, et avaient pour objet de former une chaîne complète de chemin de fer constituant la ligne directe sud. Les municipalités mentionnées dans l'acte 19 Vic., ch. 74, passé durant la dernière session, ont fait des règlements pour mettre à effet les dispositions relatives à la dite fusion, et les bureaux de directeurs des compagnies formés en vertu des deux chartes est et ouest ont passé le contrat pour la fusion en question. On éprouva de sérieuses difficultés pendant quelque temps dans le règlement de la question de fusion ; ces difficultés provenaient des prétentions opposées de M. Rankin et de M. McLeod à la présidence, ces deux messieurs ayant représenté deux bureaux rivaux, élus en vertu de la charte de la compagnie du chemin de fer d'Ambersburgh et St. Thomas. Feu M. Zimmerman et moi nous nous entendîmes pour adopter un plan qui mit fin à ces difficultés. Nous convînmes que les directeurs de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, ou compagnie est, passeraient un marché pour la fusion, et que ce marché serait accepté et adopté par les deux bureaux rivaux ouest.

Ques. 19. Vous êtes vous réservé à vous même directement ou indirectement quelque privilège ?—*Rép.* J'ai déjà répondu à cette question. Je répète de nouveau que je n'ai jamais espéré aucun avantage personnel résultant de la possession de ces chartes, et que de fait je n'en ai reçu aucun avantage personnel.

Ques. 20. Avez-vous jamais offert à M. Rankin cinquante mille louis pour l'engager à seconder vos vues ?—*Rép.* La seule chose qui se rapproche de cette offre est qu'il voulait avoir un contrat, et que je lui dis que nul doute les amis du grand chemin de fer occidental, si nous construisions la ligne, auraient une préférence pour le contrat. Il me demanda ce que je croyais que M. Zimmerman pourrait faire par le contrat dont nous lui avons donné la préférence pour les cinquante mille du grand chemin de fer occidental, embranchement de Sarnia. M. Rankin me répéta qu'il désirait avoir un contrat. Je lui dis que je le présente-

rais à un entrepreneur pratique, qui, sans aucun doute, s'associerait à lui, et lui ferait gagner la somme qu'il voulait réaliser par le contrat. Je crois que j'exprimai l'opinion que la compagnie ferait tout ce qui serait en son pouvoir pour rendre l'arrangement aussi sûr que possible pour M. Rankin, et que du consentement de l'entrepreneur sus-mentionné, et avec qui il devait être associé, elle retiendrait sur chaque paiement un certain pourcentage. M. Rankin me dit qu'il ne désirait pas un tel arrangement, qu'il voulait être partie à un contrat ordinaire, ayant tous les risques et tous les profits d'un entrepreneur. L'autre entrepreneur dont je viens de parler était le seul dont le nom avait été mentionné pour une préférence relativement à un contrat, et à l'exception de M. Rankin, il n'avait été nullement question d'un tel arrangement avec aucune autre personne. Les services de cet autre entrepreneur étaient qu'il avait pris des arrangements pour obtenir, pour la compagnie du grand chemin de fer occidental, le contrôle de la charte est, chose qu'il était à propos de faire avant de prendre sur nous la responsabilité d'acquiescer les actions, pour un million de louis, créées par la charte de la compagnie d'Amherstburgh et St. Thomas. Le marché avec ce monsieur, avec qui je supposais que M. Rankin serait associé comme sous-entrepreneur, servira mieux que n'importe quoi à expliquer l'arrangement que je me proposais de prendre avec M. Rankin pour la compagnie du grand chemin de fer occidental. Le marché avec cet entrepreneur, M. J. B. VanVoorkis, est mentionné comme suit dans l'arrangement que j'ai pris en Angleterre avec MM. Samuel Zimmerman et George Wythes, arrangement par lequel il était arrêté qu'en considération du transport que je leur ferais de tous mes intérêts dans les deux sections est et ouest du chemin de fer du sud, l'argent que j'avais déboursé durant le progrès de la construction des chemins me serait remboursé, et que les marchés que j'avais conclus avec d'autres parties seraient exécutés :—“ Et attendu que le dit Isaac Buchanan s'est engagé à donner à J. B. VanVoorkis une préférence pour faire 35 milles du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, non compris la superstructure, pourvu qu'aucune autre personne ne consente à les entreprendre à meilleur marché ; à ces causes, la présente convention fait foi que le dit Samuel Zimmerman et George Wythes donneront à J. B. VanVoorkis, par préférence à tout autre, un contrat pour la construction de 35 milles du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, section de la ligne unie, non compris la superstructure, pourvu que les dits Samuel Zimmerman et George Wythes ne trouvent pas à prendre des arrangements plus avantageux avec d'autres.” Il n'avait été exprimé aucune intention de donner à M. Rankin un plus fort prix qu'à aucun autre entrepreneur respectable. Le contrat projeté était de fait une chose dont la seule valeur consistait en ce que l'entrepreneur avait affaire à des amis tenus en honneur de lui donner un contrat à des prix convenables, bien que d'autres parties informées de cet arrangement pussent essayer d'obtenir un avantage sur lui en soumissionnant pour des prix inférieurs. A part ce que je viens de mentionner, je ne sache pas qu'il se soit rien passé entre M. Rankin et moi qui puisse porter à croire que je désirais le suborner pour avoir son appui en faveur du grand chemin de fer occidental, excepté qu'admettant, comme je l'ai toujours admis, qu'il est un de ceux qui ont le plus fait pour obtenir la charte de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, je lui ai intimé,

comme aux autres qui avaient co-opéré avec lui, que j'étais prêt à reconnaître ses services en lui accordant un cinquième des primes que les actionnaires du grand chemin de fer occidental devaient payer, ou £5000, laquelle somme, cependant, il dédaigné d'accepter, parce qu'elle ne satisfaisait pas ses prétentions.

Ques. 21. Quels intérêts avez-vous dans le chemin de fer?—Rép. J'ai payé pour des actions du chemin de fer d'Amherstburgh et St.

Thomas..... £50,375 0 0

J'ai payé pour des actions du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié..... 25,250 0 0

Je suis porteur de bons du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, pour une somme dont une grande partie a été employée à payer au gouvernement l'intérêt dû au fonds d'emprunt consolidé sur £145,000 courant, empruntés par les municipalités, et placés dans le chemin de fer de Woodstock et du lac Erié..... 18,326 7 0

J'ai fait des avances aux deux compagnies sur la croyance que la fusion aurait lieu, pour environ..... 3000 0 0

£96,951 7 6

A part tout cela, je suis responsable du paiement de la balance d'actions souscrites dans le chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, £500,000.....£450,000 0 0

Et dans le chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, £2,250 2,000 0 0

£548,951 7 6

D'après ce que j'ai dit auparavant, on doit comprendre que je me suis rendu ainsi responsable avec la croyance que je serais immédiatement délié de cette responsabilité par la compagnie du grand chemin de fer occidental. Je mentionnerai aussi qu'il m'a été impossible subséquemment de me décharger de cette responsabilité en conséquence d'empêchements à la fusion, provenant d'abord de la poursuite de M. Rankin en chancellerie, et ensuite de ses prétentions relativement aux chartes, jointes à l'introduction par lui du bill actuel pour une nouvelle charte remplaçant celles que j'avais en ma possession et que, comme je l'ai expliqué, j'ai toujours été prêt à abandonner à quiconque aurait été prêt à construire le chemin immédiatement, et sans rémunération quelconque.

Sur tout ceci, M. Morrison a rendu le meilleur témoignage, dans ses explications au sujet du marché relatif aux chemins de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, et de Woodstock et du lac Erié, passé à Liverpool le 26 septembre dernier, entre Messrs. George Wythes et Samuel Zimmerman, et mon frère Peter Buchanan pour moi. Je puis ajouter que les maux résultant des causes qui viennent d'être mentionnées ne sont pas ressentis que par moi, mais par des centaines de personnes qui transigent et correspondent avec moi.

Ques. 22. La ligne est-elle entreprise?—*Rép.* La ligne depuis la rivière Détroit, à l'ouest, jusqu'à St. Thomas, est sous contrat, 135 milles; la ligne depuis Simcoe jusqu'au Pont Suspendu est aussi sous contrat, 70 milles environ; et la seule partie de la ligne de parcours qui ne soit pas entreprise est celle située entre St. Thomas et Simcoe, environ 40 milles. Le chemin de traverse de Woodstock à Port Dover est aussi sous contrat, environ 40 milles. Et sur tous ces contrats il a été payé aux entrepreneurs £150,000, savoir: £100,000 pour l'extrémité est de la ligne, et £50,000 pour l'extrémité ouest.

Ques. 23. L'hon. J. C. Morrison s'est-il immiscé dans ces affaires, et en quoi?—*Rép.* Le 7 août dernier, jour auquel a eu lieu à Amherstburgh l'élection des directeurs du chemin d'Amherstburgh et St. Thomas, l'hon. J. C. Morrison fut vu avec son ami M. Zimmerman.

M. Morrison était aussi un de mes anciens amis à moi, et il m'expliqua qu'il sentait qu'il était de son devoir de mettre de côté toutes autres considérations, et de s'intéresser dans les transactions qui étaient en voie d'accomplissement, vu qu'il était le représentant de la ville de Niagara, place si intéressée à ce que la ligne sud se fasse sans plus de retard. C'est à M. Morrison, qui consentit subséquemment à se laisser élire expressément pour cela président de la compagnie de la ligne sud, sur le point de se fondre en une seule compagnie, que nous aurions dû cette fusion, qui était pour s'opérer si le mouvement actuel de M. Rankin n'eût alarmé les capitalistes, à qui nous espérions faire souscrire £300,000, et faire payer £30,000 avant le 19 de ce mois, tel que voulu par l'acte du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié. Je puis mentionner aussi que M. Morrison a été très désireux de voir les arrangements pris par M. Zimmerman dûment exécutés, et que conjointement avec les syndics de M. Zimmerman, il ne voulait rien exiger de la succession en vue de profits futurs. Si les arrangements pris par M. Zimmerman étaient exécutés, ils consentaient à abandonner tous leurs intérêts dans la ligne aux conditions qui suivent, savoir: le remboursement des avances de M. Zimmerman, l'achèvement de la ligne jusqu'au pont suspendu, et la manufacture du matériel du chemin de fer aux forges de Niagara aux prix ordinaires. Je compris donc que la demande faite par M. Rankin de faire exécuter le contrat passé entre lui et M. Zimmerman, était vue favorablement, et qu'elle n'a pas été réglée en conséquence de quelque autre réclamation faite par lui au sujet d'un sous-contrat ou de sous-contrats qu'il avait promis à d'autres parties. M. Morrison a toujours exprimé le désir de voir M. Rankin satisfait, simplement par déférence pour feu M. Zimmerman qui avait passé le contrat, mais en même temps personne n'a témoigné plus de surprise que M. Morrison, lorsqu'il a appris après la mort de M. Zimmerman qu'un tel arrangement existait.

Ques. 24. Pourquoi les travaux sur la ligne n'ont-ils pas progressé avant la mort de M. Zimmerman?—*Rép.* A cause des obstacles qu'on a opposés à la fusion. Si ces obstacles n'eussent pas existé, nous aurions pu nous procurer en Angleterre l'argent nécessaire pour construire le chemin, en janvier dernier. Après le mois de janvier l'argent était devenu rare en Angleterre, et on n'aurait pas pu s'en procurer. Il n'y aura rien pour empêcher de faire avancer les travaux et de les termi-

ner dès que le marché monétaire en Angleterre sera amélioré, si les compagnies sont unies et qu'il n'y ait point de compagnies rivales de formées. J'ai répondu plus haut à cette question en disant : que les empêchements à la fusion, ou, en d'autres termes, au progrès des travaux, provenaient de la poursuite en chancellerie, et des prétentions de M. Rankin à la présidence de la compagnie du chemin de fer d'Amhersburgh et St. Thomas.

Ques. 25. Depuis la mort de M. Zimmerman, a-t-on renouvelé les négociations pour la fusion des trois bureaux de direction et pour le réglément de leurs difficultés?—*Rép.* Oui, elles ont été renouvelées et avec succès, et les trois bureaux ont passé le contrat de fusion que je prends la liberté de soumettre au comité, et qui est comme suit :

CONTRAT DE FUSION.

LE PRESENT CONTRAT, fait et passé le dixième jour de janvier,* mil huit cent cinquante sept, entre la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié, d'une part, et la compagnie du chemin de fer d'Amherstburg et St. Thomas, d'autre part.

Attendu que par acte du parlement de cette province, passé dans la seizième année du règne de sa majesté, intitulé : " Acte pour autoriser toute compagnie de chemin de fer dont le chemin de fer forme partie de la ligne du grand tronc de chemin de fer de cette province à se joindre à toute autre compagnie de même nature, ou à acheter la propriété ou les droits d'aucune dite compagnie, et pour abroger certains actes y mentionnés pour incorporer des compagnies de chemin de fer," il était entre autres choses décrété qu'il serait loisible à une ou plusieurs compagnies, formées ou à être formées à l'avenir pour construire un chemin de fer qui ferait partie du grand tronc de chemin de fer que projetait la législature en passant l'acte de la session alors dernière du parlement provincial, intitulé : " Acte pour pourvoir à la construction d'un grand tronc de chemin de fer qui traversera toute l'étendue de cette province," de se fondre en une seule compagnie, ou qu'il serait loisible à aucune de ces compagnies d'acheter et acquérir les propriétés et les droits des dites compagnies ou d'aucune d'elles ; et de plus qu'il serait loisible aux directeurs de toute compagnie comme susdit de convenir avec les directeurs de toute autre compagnie ou compagnies que les compagnies qu'ils représentent respectivement seraient réunies en une seule compagnie, ou que l'une des dites compagnies achèterait et acquerrait la propriété et les droits, et assumerait toutes les obligations de l'autre ou des autres, et dans la dite convention de fixer les conditions auxquelles la dite union ou le dit achat se ferait, les droits que les actionnaires de chaque compagnie posséderaient après la dite union ou achat, le nombre des directeurs de la compagnie après la dite union, et quels seraient les directeurs jusqu'à l'élection alors

* C'est la date à laquelle il a été passé, à la réquisition de M. Zimmerman, par le bureau de Woodstock, et envoyé aux municipalités et aux contribuables pour recevoir leur sanction. Il a été sanctionné par les bureaux de l'ouest le 28 avril.

suiuante, la période à laquelle la dite élection suivante serait tenue, le nombre de voix que les actionnaires de l'une ou de l'autre compagnie y auraient respectivement, et le nom de corporation de la compagnie après la dite union, le temps ou les conventions entreraient en force, les réglemens qui s'appliqueraient à la compagnie unie, et généralement de faire toutes telles conditions et stipulations concernant les termes auxquels la dite union ou achat aurait lieu qui pourraient être jugées nécessaires pour établir les droits des dites compagnies respectivement et des actionnaires d'icelles, après la dite union ou achat, et le mode suivant lequel les affaires de la compagnie seraient administrées et conduites après la dite union ;

Et attendu que par un autre acte du parlement de cette province, passé dans la seizième année du règne de sa majesté, intitulé : " Acte pour étendre les dispositions de l'acte d'union des compagnies de chemin de fer, aux compagnies dont les chemins croisent la ligne du grand tronc ou touchent à des endroits où touche également la dite ligne," il est entre autres choses décrété que l'acte passé dans la session alors actuelle du parlement de cette province, et intitulé : Acte pour autoriser toute compagnie de chemin de fer dont le chemin de fer forme partie la ligne du grand tronc de chemin de fer de cette province à se joindre à toute autre compagnie de même nature, ou à acheter la propriété ou les droits d'aucune dite compagnie, et pour abroger certains actes y mentionnés pour incorporer des compagnies de chemin de fer," et toutes les clauses et dispositions y contenues s'étendraient et s'appliqueraient à toute compagnie de chemin de fer dont le chemin de fer croise la ligne du grand tronc de chemin de fer projeté par la législature dans l'acte de la session alors dernière du parlement provincial, intitulé : " Acte pour pourvoir à la construction d'un grand tronc de chemin de fer qui traversera toute l'étendue de cette province," ou touche à quelque cité, ville ou place où touche également la ligne du grand tronc de chemin de fer projeté ;

Et attendu que par actes du parlement de cette province, passés le treize août mil huit cent cinquante et un, chapitres 73 et 74, le grand chemin de fer occidental est déclaré être et former partie de la dite ligne du grand tronc de chemin de fer ; Et attendu que les chemins de la dite compagnie et chacun d'eux coupent le grand chemin de fer occidental (formant partie de la ligne du grand tronc) et touchent à certaines villes et places où touche également la ligne du grand tronc, savoir, la ville de Woodstock, dans le comté d'Oxford, et la ville de Windsor, dans le comté d'Essex ; Et attendu que par un autre acte du Parlement de cette province, passé le premier jour de juillet mil huit cent cinquante six, intitulé : " Acte pour amender et étendre la charte de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas," il était entre autres choses décrété que la dite compagnie en dernier lieu mentionnée était par icelui autorisé à se réunir à toute autre compagnie de chemin de fer dont le chemin de fer croise celui de la dite compagnie ou touche à un point auquel son chemin touche aussi, et que les dispositions des dits actes en premier et en second lieu mentionnés s'étendraient et s'appliqueraient à cette union ; Et attendu que les chemins de fer des dites compagnies se croisent à la ville de St. Thomas et touchent respectivement à cette place ;

Et attendu que par le statut du dit parlement passé dans la dix huitième année du règne de sa majesté, intitulé : " Acte pour amender la charte de la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié," il était entre autres choses décrété que la dite compagnie aurait le pouvoir et l'autorité, conformément à toute résolution à cet effet adoptée à une assemblée générale spéciale des actionnaires, régulièrement convoquée pour cet objet, et avec le consentement des municipalités alors ou par la suite intéressées dans la dite compagnie comme porteurs de bons ou actionnaires, ou la majorité d'entre elles, signifié par une résolution à cet effet, de se fondre et s'unir avec toute autre compagnie de chemin de fer dans cette province, ou de louer ou vendre sa ligne de chemin ou toute partie d'icelle, et ses dépendances et fonds, à toute autre compagnie de chemin de fer, ou d'acquérir, acheter ou louer tout autre chemin de fer ou le fonds d'icelui, le tout aux termes et conditions dont il serait convenu, laquelle dite union, achat, louage ou arrangement telle autre compagnie de chemin de fer était par le dit acte pleinement autorisée à effectuer avec la dite compagnie à la suite d'une résolution à être adoptée par la majorité des actionnaires de la dite autre compagnie de chemin de fer, à une assemblée qui devrait être convoquée à cette fin, et qu'en effectuant cette fusion, achat louage ou arrangement, tous les droits, privilèges et pouvoirs de la compagnie avec laquelle la fusion aurait lieu, ou dont le chemin serait loué ou acheté par la dite compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié, ou par telle autre compagnie avec laquelle la fusion aurait lieu, ou dont le chemin serait loué ou acheté, appartiendraient à la dite compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié ou à telle autre compagnie et seraient possédés, exploités et appliqués par elle la dite compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié en son propre nom, ou au nom de telle autre compagnie, tel qu'il serait exprimé dans l'acte de fusion exécuté par les compagnies qui y seraient parties, à toutes fins et intentions, comme s'ils avaient été primitivement octroyés à la dite compagnie dont le nom serait retenu et exprimé dans le dit acte de fusion et en addition à ses autres conditions ;

Et attendu que par un acte de cette province, passé le dix-neuvième jour de juin, mil huit cent cinquante six, intitulé : " Acte pour amender l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du Lac Erié," il était pourvu de plus, entre autres choses, que si la dite compagnie se fondait et s'unissait avec toute autre compagnie ou compagnies tel que prescrit dans la troisième section de l'acte en premier lieu cité, il ne serait pas nécessaire de garder le nom de l'une ou l'autre des dites compagnies, mais les compagnies ainsi fondues ou unies pourraient décider et convenir de tel nom pour les compagnies uniessuivant qu'elles le jugeraient à propos, et qu'elles indiqueraient ou désigneraient tel nom dans l'acte de fusion, ou le contrat pour se fondre ou s'unir, et qu'après telle fusion ou union tel nom serait le nom d'incorporation des compagnies unies, et sous ce nom d'incorporation elles seraient investies, et pourraient exercer et jouir de tous les droits, pouvoirs, privilèges, biens, bénéfices et avantages qui autrement auraient appartenu aux compagnies unies, et à toutes et chacune d'entre elles si telle fusion n'eut pas eu lieu ;

Et attendu que les diverses municipalités de la ville de Woodstock, de la ville de Simcoe, du township de Norwich sud, du township de Norwich nord; du township de Windham, et du township de Woodhouse, sont respectivement intéressées comme porteurs de bons dans la dite compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié, et que les dites municipalités ou la majorité d'entre elles, aux termes du dit acte du parlement passé comme susdit dans la dix-huitième année du règne de sa majesté, intitulé : " Acte pour amender la charte de la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié," ont consenti à ce que la dite compagnie soit unie à celle du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, et qu'après cette union les compagnies unies se réunissent à toute autre compagnie de chemin de fer aux termes et conditions mentionnés aux présentes ;

Et attendu que les dites compagnies, en conformité des résolutions adoptées à cet effet à des assemblées générales spéciales des actionnaires des dites compagnies, respectivement, dûment convoquées à cet effet, ont arrêté et sont convenues par et en vertu de l'autorité qui leur est conférée à cet égard dans et par les dits différents actes du parlement ci-dessus mentionnés et cités, et par chacun d'eux, et de tout autre pouvoir et autorité qui peuvent ou qui pourraient être conférés aux dites compagnies à cet effet, que les dites compagnies s'uniraient sous le nom de " Compagnie du Grand Chemin de fer Occidental," aux termes et conditions, entre autres, plus amplement décrites ci-après, et sont convenu du dit nom de " Compagnie du Grand Chemin de fer Occidental" comme nom de corporation des dites compagnies une fois unies ;

A ces causes, le présent contrat fait foi, 1. Que la dite compagnie du chemin de fer d'Amherstburg et St. Thomas et la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié, en conformité de résolutions à cet effet adoptées à des assemblées générales spéciales des actionnaires des dites compagnies respectivement, dûment convoquées à cet effet, et du consentement de la majorité des dites municipalités intéressées comme porteurs de bons dans la dite compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié, (aucune autre municipalité n'étant aucunement intéressée dans la dite compagnie,) en considération des clauses et stipulations et conventions ci-après portées, et par et en vertu des pouvoirs et de l'autorité conférés et accordés à cet égard dans et par les dits différents actes du parlement sus-mentionnés ou cités, et de tous autres pouvoirs et autorités qui leur sont conférés ou qui pourront leur être conférés soit par acte du parlement soit autrement, consentent mutuellement par ces présentes à s'unir en une seule compagnie (telle union devant prendre effet au temps ci-après indiqué et pourvu) sous le nom de " Compagnie du Grand Chemin de fer Occidental ;" et elles spécifient et désignent par ces présentes le dit nom de " Compagnie du Grand Chemin de fer Occidental, comme devant être celui des dites compagnies unies, sous lequel nom de corporation elles sont par ces présentes investies et elles pourront jouir de tous les pouvoirs, droits, privilèges, propriétés, profits et avantages qui autrement auraient appartenu aux dites compagnies s'unissant ainsi, et à chacune d'elles, si la dite union n'eût pas eu lieu.

20. Et attendu que le capital social de chacune des dites compagnies est d'un million de louis courant, il est par les présentes déclaré, arrêté et convenu que le capital social des dites compagnies unies sous le nom de "Compagnie du Grand Chemin de fer Occidental" sera fixé à la somme de deux millions de louis courant, étant une somme égale au capital combiné des dites compagnies avant leur union.

30. Et attendu que les actions du capital social de chacune des dites compagnies avant leur union, étaient de vingt cinq louis chacune, et que les différents actionnaires des dites compagnies avaient droit en vertu des chartes des dites compagnies respectivement, et des divers actes du parlement qui les amendent, chacun à un vote par action ; à ces causes, il est de plus arrêté, déclaré et convenu que toute personne ou partie ayant des fonds dans la dite compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié, en actions de vingt cinq louis chacune, immédiatement avant la dite union et lors d'icelle, deviendra immédiatement après la dite union actionnaire d'un nombre égal d'actions dans le capital social des dites compagnies unies ; et sur la demande par écrit de telle personne ou partie, il sera fait des entrées convenables dans les livres d'actions des dites compagnies unies, faisant voir que telle personne ou partie est propriétaire des dites actions ; et en remettant au secrétaire ou autre officier qu'il appartient des dites compagnies unies le certificat (scrip), s'il en est, émis d'abord pour les dites actions, telle personne ou partie aura droit de recevoir tel certificat pour les dites actions des dites compagnies unies ; et que toute personne ou partie qui aura des actions dans la dite compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas immédiatement avant la dite union et lors d'icelle, deviendra après telle union actionnaire du capital des dites compagnies unies pour le même nombre d'actions qu'elle possédait auparavant dans la dite compagnie ; et sur la demande par écrit de telle personne ou partie, il sera fait de bonnes et valables entrées dans les livres des dites compagnies unies, faisant voir que telle personne ou partie est propriétaire des dites actions ; et en remettant au secrétaire ou autre officier qu'il appartient des dites compagnies unies le certificat (scrip), s'il y en a, émis auparavant pour telle action ou actions, telle personne ou partie aura droit à recevoir le certificat (scrip) des dites compagnies unies, pour les actions auxquelles elle pourra alors avoir droit, de manière que les actions du capital des dites compagnies unies seront d'un montant uniforme, et chacune des dites actions seront de vingt cinq louis courant.

40. Et il est de plus arrêté, déclaré et convenu que chaque actionnaire des dites compagnies unies aura droit, tant à l'élection des directeurs qu'en toute autre occasion, à un vote, et pas plus, pour chaque action de vingt-cinq louis courant possédée par tel actionnaire, sur laquelle il aura payé dix pour cent ; et cette disposition s'appliquera aussi bien aux actions qui seront souscrites après que l'union susdite aura été effectuée qu'à toutes autres actions ; pourvu toujours que nonobstant tout ce qui est contenu aux présentes, aucun actionnaire n'aura droit de voter pour des actions à l'égard desquelles il devra des arrérages de versement ; et s'il arrive qu'en convertissant les actions possédées par un actionnaire avant la dite union dans l'une ou l'autre des dites com-

pagnies, en actions des dites compagnies unies de vingt-cinq louis courant chacune, il reste une somme intégrale sur telles actions de vingt-cinq louis, le propriétaire aura droit de posséder la dite somme comme partie intégrale d'une action, et de réclamer et recevoir des dividendes proportionnels sur icelle ; mais telle somme intégrale ne donnera pas au propriétaire le droit de voter à raison d'icelle à l'élection des directeurs, ni autrement.

5o. Et il est de plus arrêté, déclaré et convenu que les aubains aussi bien que les sujets britanniques, qu'ils résident en cette province ou ailleurs, pourront être actionnaires des dites compagnies unies ; et tous tels actionnaires auront droit de voter à l'égard de leurs actions tout comme des sujets britanniques, et ils seront pareillement éligibles à des charges dans les dites compagnies unies.

6. Et il est de plus arrêté, déclaré et convenu que le nombre de directeurs des dites compagnies unies (à être élus par les directeurs) sera de onze, et qu'ils éliront annuellement parmi eux un président et un vice-président ; et que les directeurs des dites compagnies unies seront, à l'expiration et après l'expiration de l'année courante, élus annuellement, le second mardi de juillet de chaque année, ou en tel temps et en tel lieu que les directeurs pour le temps d'alors fixeront de temps à autre par des résolutions ou des réglemens ; et que la première élection des directeurs des dites compagnies unies (par les actionnaires), après la dite union, se fera le second mardi de juillet en l'année de notre seigneur mil huit cent cinquante-sept, ou en tel autre temps que les directeurs des dites compagnies unies fixeront par résolution ou réglemen ; l'année courante ci-dessus mentionnée étant la période comprise depuis le temps où le présent contrat doit prendre effet jusqu'au second mardi de juillet mil huit cent cinquante sept, inclusivement ; et les directeurs pour le temps d'alors des dites compagnies unies sont par les présentes autorisés à exercer, tant pour remplir des vacances dans leur bureau et faire des réglemens que pour faire toute autre chose quelconque, tous les pouvoirs et l'autorité que le bureau des directeurs des dites compagnies ou de l'une ou de l'autre compagnie consentant par les présentes à s'unir auraient pu légalement exercer avant la dite union ; et qu'à l'égard des choses qui concernent l'élection de directeurs des dites compagnies unies et non prévues par les présentes, les dispositions de la charte primitive de la dite compagnie d'Amhersburgh et St. Thomas, et des divers actes qui l'amendent, seront en force.

7. Et il est de plus arrêté, déclaré et convenu par les présentes que pour et durant l'année courante, c'est-à-savoir, depuis le moment ou le présent contrat doit prendre effet jusqu'au second mardi de juillet 1857, les personnes suivantes seront directeur des compagnies unies, savoir : l'hon. J. C. Morrison, George Southwick, George McBeth, Joseph Sudworth, Thomas G. Ridout, Isaac Buchanan, Joseph A. Woodroff, John McKay, John McLeod, et Théodore Park.

8. Et il est de plus arrêté, déclaré et convenu que ceux des réglemens de la dite compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erie qui ne sont point incompatibles avec les dispositions du présent contrat ni contraires

à l'esprit et à l'objet d'icelui seront en force et s'appliqueront aux dites compagnies unies ; les dits réglemens, cependant, pourront être abrogés ou changés, et il pourra en être fait d'autres de temps à autre par les directeurs des dites compagnies unies ; qu'après que le présent contrat aura pris effet, la qualification d'un directeur des dites compagnies unies consistera en actions des dites compagnies possédées par tel directeur pour une somme d'au moins £250, sur laquelle dix pour cent au moins auront été payés ; et que le quorum pour la transaction des affaires sera de tel nombre de directeurs qui sera fixé par résolution ou règlement du bureau des compagnies unies, et, jusqu'à ce que ce nombre soit fixé, le quorum se composera de la majorité des directeurs.

9. Et il est de plus arrêté, déclaré et convenu par ces présentes, qu'aussitôt que le présent contrat entrera en force, et que l'union projetée et convenue sera accomplie, les dites compagnies unies s'engageront, et elles s'engagent par les présentes, sous le nom de "compagnie du grand chemin de fer occidental," à payer et acquitter toutes les dettes et obligations, et à exécuter tous les contrats et engagements des compagnies qui consentent à s'unir par les présentes.

10. Et il est de plus arrêté, déclaré et convenu par les présentes, qu'en considération des clauses, dispositions, stipulations et conventions contenues aux présentes, les dites compagnies s'unissant ou consentant par les présentes à s'unir, cèdent, vendent et transportent aux dites compagnies unies sous le nom collectif de "compagnie du grand chemin de fer occidental," et à leurs successeurs, toutes les maisons, terres, ténements, héritages, dépendances, chemins de fer, havres, bassins, chenaux, cours d'eau, rivières, ponts, jetées, édifices, constructions, travaux, chemins, eaux, franchises, droits, privilèges, pouvoirs, avantages, meubles, fonds, crédits, contrats, propriétés, biens et effets quelconques, qu'elles, la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié et la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, ont et possèdent respectivement, ou qu'elles peuvent réclamer, demander, exercer, occuper, posséder, ou auxquels elles ont ou peuvent avoir droit,—pour par les dites compagnies unies en jouir et les posséder sous le nom de corporation de "compagnie du grand chemin de fer occidental," et leurs successeurs à toujours, depuis et après le temps fixé par les présentes pour que le présent contrat entre en opération ; et pour par elles en tout temps à l'avenir, par et sous le dit nom de corporation les avoir, posséder, exercer, réaliser, en faire ce que bon leur semblera, s'en servir et en jouir aussi pleinement et amplement que les dites compagnies respectives s'unissant par les présentes, ou l'une ou l'autre d'elles, le pourraient si la dite union n'eût pas eu lieu ou n'eût pas été conclue et arrêtée.

11. Et il est de plus arrêté, déclaré et convenu par les présentes que les dites compagnies unies mettront la section de leur chemin comprise entre Woodstock et Port Dover en état de fonctionner en même temps que le reste de leur ligne.

12. Et il est de plus arrêté, déclaré et convenu que (sujet aux conditions ci-après mentionnées) le présent contrat prendra effet, et la dite union sera effectuée et accomplie à midi le

jour de

En foi de quoi la dite compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié et la dite compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas ont fait apposer leurs sceaux de corporation respectifs aux présentes, les jour et an susdits.

Signé, scellé et délivré, en présence de }

Deux autres copies du présent contrat existent, et sont respectivement en la possession de chacun des bureaux rivaux de la compagnie d'Amherstburgh et St. Thomas, et qui ont tous deux acquiescé au contrat.

Ques. 26. Quelle est la cause qui a empêché l'union de s'effectuer?—*Rép.* La cause qui a empêché l'union de s'effectuer est la crainte, mentionnée plus haut, des capitalistes qui devaient souscrire £300,000 dans l'entreprise du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, et payer £300,000 ; cette crainte a été causée par l'introduction d'un nouveau bill par M. Rankin, et dans les circonstances actuelles les souscripteurs des £750,000 dans l'entreprise du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, sur lesquels £75,000 ont été payés, sentent qu'il serait imprudent de consommer l'union avant de faire mettre de côté le bill de M. Rankin, car s'il était passé ils se trouveraient non seulement dans l'impuissance de procéder à la construction des chemins unis, mais s'apercevraient aussi que l'union ne ferait que réunir leurs fortes souscriptions et leurs dépôts maintenant à la banque avec les dettes considérables de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié. L'opinion des actionnaires des compagnies à être unies est que si la nouvelle charte était accordée le chemin du sud ne se ferait pas.

Quest. 27. Les trois bureaux de directeurs et les deux compagnies de chemin de fer ont-ils passé des résolutions pour effectuer l'union conformément à l'intention de leurs chartes et à l'acte de la dernière session autorisant la passation de règlements par les municipalités?—*Rép.* Les trois bureaux ont passé des résolutions et effectué l'arrangement en vertu des dispositions de l'acte de la dernière session, et l'assentiment des municipalités a été obtenu par la passation par les contribuables des règlements nécessaires dans chaque municipalité.

Quest. 28. Quel a été le motif exprimé par M. Morrison, comme ami de la succession Zimmerman, pour vouloir que la réclamation de M. Rankin soit satisfaite?—*Rép.* Simplement le respect qu'il a pour feu M. Zimmerman.

Ques. 29. A quelles conditions les représentants de la succession de M. Zimmerman consentaient-ils à abandonner leurs intérêts dans le contrat?—*Rép.* J'ai déjà mentionné ces conditions, savoir : le remboursement des avances de M. Zimmerman, l'achèvement du chemin du sud jusqu'au pont suspendu, la construction du matériel aux forges de Niagara aux prix ordinaires, et l'offre de mettre à exécution le marché de M. Zimmerman avec M. Rankin, c'est-à-dire son marché par écrit seulement.

Quest. 30. Connaissez-vous les localités par où passe la présente ligne de chemin entre les Rivières Détroit et Niagara, et aussi celles par où elles passeraient d'après le nouveau bill?—*Rép.* Oui; depuis 1830 je les connais très bien.

Quest. 31. Dites quelle est la différence dans la longueur de ces deux lignes en supposant que la première passe par Otterville et Simcoe?—*Rép.* La différence dans la longueur se fera sentir entre St. Thomas et Simcoe; elle sera de trois à cinq milles. Il y a des ravines profondes sur la ligne droite, et il est impossible d'y construire un chemin. La différence entre la ligne droite et une ligne passant par Otterville pourrait être de sept milles, mais la différence entre une ligne praticable quelconque et la ligne passant par Otterville n'excédera pas quatre milles.

Quest. 32. De quelle étendue du chemin de Woodstock et du lac Erié peut-on se servir sur la ligne directe proposée par la charte d'union?—*Rép.* D'environ dix-sept milles, dont les deux tiers sont déjà nivelés et où les ponts sont construits. Je puis mentionner que les ponts sont construits le long des trente-neuf milles depuis Woodstock jusqu'à Port Dover, et que les deux tiers de ce chemin sont nivelés.

L'heure étant arrivée pour le comité de s'ajourner,

Le témoin se retire.

Lundi, 11 Mai 1857.

10 HEURES A. M.

LE SOUS-COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

M. BOWES,
M. MONGENAI,
L'HON. M. J. C. MORRISON,
M. PAPIN,
M. RANKIN,

Les conseils en faveur du bill sont présents.

Les conseils contre le bill sont présents.

Isaac Buchanan, écrivain, est appelé et interrogé de nouveau.

Ques. 33. Est-il vrai, comme l'allégué la pétition de M. Keating et autres, qu'il n'y avait point d'espoir de régler les difficultés en question d'une manière satisfaisante lors de la présentation de la pétition?—*Rép.* Subséquemment à la mort de M. Zimmerman il y avait le même espoir de les régler, et peut-être plus, que s'il eût vécu.

Ce fait était notoire, vu qu'il avait été publié dans tous les journaux du pays, en conséquence d'une rumeur qu'on avait fait circuler malicieusement, savoir : que dans le progrès des transactions, subséquemment à la mort de Mr. Zimmerman, on n'avait pas servi ses intérêts aussi bien que s'il eut vécu.

Pour faire voir donc qu'en abandonnant le contrat j'ai scrupuleusement veillé aux intérêts de la succession de Mr. Zimmerman, je dois mentionner que j'ai produit et publié la preuve suivante des transactions qui se rattachent à la passation de ce contrat. Le premier document est une lettre écrite par moi aux représentants de George Wythes et Samuel Zimmerman, qui s'étaient associés dans un marché (produit par Mr. Morrison à la première séance de ce comité) pour la construction de toute la ligne depuis Détroit jusqu'à la rivière Niagara. Ce marché était daté de Liverpool, Angleterre, du 26 septembre dernier.

Dans la vue de donner l'entreprise pour la moitié ouest de la ligne, j'écrivis aux représentants des entrepreneurs environ une semaine après la mort de Mr. Zimmerman comme suit :

HAMILTON, 21 mars, 1857.

A J. C. Street, écuyer, représentant de George Wythes, écuyer, de Reigate, Angleterre, et à Miles O'Reilly, écuyer, pour lui-même, et comme représentant de feu Samuel Zimmerman, écuyer.

Messieurs,—

Mr. McLeod est ici, et a répété l'assertion du bureau d'Amherstburgh du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, qu'il se trouve dans l'obligation de m'empêcher de faire exécuter le marché de mon frère avec Messrs. Wythes et Zimmerman, simplement parce que M. Zimmerman a donné à entendre qu'il n'était point prêt à se conformer aux chartes quant aux termini ouest.

Il offre de la part de ce bureau de décréter de nouveau le règlement déjà passé une fois pour garantir mes intérêts dans le chemin de fer, et, de mon consentement, de donner un contrat assurant la confection du chemin jusqu'à Amherstburgh, comme étant le meilleur et peut être le seul moyen de satisfaire toutes les parties.

Dans les circonstances actuelles, vous me paraissez être les parties qui devraient accepter ce contrat, sujet à être transféré plus tard aux personnes chargées de mettre à exécution le marché en question, pour assurer le remboursement de mes deniers et me décharger de ma responsabilité dans l'entreprise du chemin de fer.

En acceptant maintenant ce contrat vous vous mettez en position de pouvoir recevoir, pour ces parties, ce que mon frère s'était engagé à leur faire obtenir.

Je vous invite donc maintenant à accepter le contrat qui vous est offert, car si vous ne le faites, sur vous retombera la responsabilité d'avoir refusé l'occasion de mettre à exécution le marché en question dans lequel mon frère se trouve partie.

Je suis, etc.,

ISAAC BUCHANAN.

A cette lettre je reçus la réponse suivante :

HAMILTON, C. O., 27 mars 1857.

ISAAC BUCHANAN, ECR.,

Hamilton, C. O.

CHER MONSIEUR,—

Nous accusons réception de votre lettre du 21 du courant, et nous avons à vous faire savoir que nous sommes prêts à accepter un contrat de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas pour les objets mentionnés dans votre lettre, et ayant trait spécialement à l'exécution du marché passé entre votre frère et Messrs. Geo. Wythes et Samuel Zimmerman, en date du 26 septembre dernier. Nous vous adressons, en conséquence, cette lettre pour que l'on sache quelles sont les raisons qui vous font consentir à ce que le bureau des directeurs de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburg et St. Thomas nous donne le contrat en question.

Nous sommes, cher monsieur,

Vos très respectueux serviteurs,

M. O'REILLY.

JAMES C. STREET.

En même temps que les lettres qui précèdent, j'avais aussi publié pour la satisfaction du parlement et du public, avant que le bill actuel fût introduit par M. Rankin, une copie des délibérations du bureau à l'occasion du contrat en question, comme suit :

Résolution des directeurs du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, à une assemblée tenue à Amherstburgh, le 28 mars dernier. Il fut proposé par J. W. Ridsdale, secondé par Théodore Park, et résolu unanimement :

Que la compagnie passe maintenant un contrat pour la construction du chemin avec Messrs. J. C. Street et M. O'Reilly, le premier comme représentant George Wythes, Ecr., et le second pour lui-même et comme représentant les syndics de la succession de feu Samuel Zimmerman, le dit contrat étant pour la somme de £1,125,000, et que le président soit autorisé à le signer et y apposer le sceau de la compagnie.

Je puis mentionner qu'un contrat semblable allait être préparé à Hamilton pour la moitié est de la ligne, par la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié, alors que je reçus de M. Morrison une dépêche télégraphique, m'informant qu'une mesure contraire à nos chartes allait probablement être introduite en parlement. Cette mesure qui est maintenant devant le comité a été la cause, comme je l'ai déjà expliqué, que l'union n'ait pas été effectuée et que les travaux aient été laissés de côté.

Ques. 34. Etiez-vous partie à la poursuite en chancellerie entre les bureaux rivaux de direction? — *Rép.* Non.

Ques. 35. Savez-vous si la poursuite en question a été ou non réglée, et dans ce cas, comment, quand et où? — *Rép.* Je sais que les délibérations du bureau du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, à sa réunion le jour où l'acte d'union fut arrêté entre la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, représentée par les bureaux de M. Rankin et de M. McLeod, et la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, étaient toutes basées sur l'entente que la poursuite en chancellerie était retirée. Mais comme je n'étais pas partie à la poursuite je ne puis savoir s'il avait été donné ou non des instructions à cet effet aux solliciteurs de chaque partie.

Ques. 36. Connaissez-vous les pétitionnaires qui ont demandé la passation du bill, ou quelques uns d'eux, et dites qui? — *Rép.* Je ne connais que J. W. Keating.

Ques. 37. Sont-ils en état de mettre les dispositions du bill à exécution? — *Rép.* Certainement que non, d'après ce que j'en connais.

Ques. 38. Connaissez-vous quelque autre chose de quelque importance dans l'affaire sous considération? — *Rép.* Après avoir réfléchi sur les questions auxquelles j'ai répondu samedi, je désire expliquer que bien que les £5,000 dont j'ai parlé soient la seule chose que j'aie offerte à M. Rankin, cependant j'ai consenti aussi, de la part de la compagnie du grand chemin de fer occidental, à soumettre de nouveau sa réclamation à des arbitres, tel qu'il le désirait, parce qu'il se croyait lésé beaucoup par la première décision. Je désire aussi ajouter que ceux qui agissaient pour la compagnie du grand chemin de fer occidental n'aimaient pas à laisser M. Rankin dans la position d'un homme à qui l'on avait fait des injustices, même suivant ses propres idées de la justice et de l'injustice.

La compagnie avait eu beaucoup de dommages à souffrir, à propos de terrain pour droit de passage, de la part de parties qui se prétendaient lésées, et M. Rankin, comme membre pour le comté, pouvait faire valoir de pareilles prétentions mieux que qui que ce soit.

Le fait est qu'il avait menacé de se servir de son influence en pareille circonstance, et de faire payer à toute compagnie qui ne voudrait point lui accorder ses faveurs cent mille louis pour droit de passage de plus qu'elle ne paierait autrement.

Cette menace fut faite à mon agent, M. Greer, et une autre qu'on dit avoir été faite à M. Zimmerman paraît être la cause que ce monsieur chercha à se procurer les services de Mr. Rankin, car nous ne connaissions pas alors l'arrangement qui devait donner à M. Rankin une part dans le contrat, ou £25,000. Je désire aussi mentionner que M. Radcliff, comme vice-président du grand chemin de fer occidental, et moi-même, nous avions pour faire de la ligne sud la seconde voie du grand chemin de fer occidental, deux choses en vue. Nous voyions que la sûreté de la vie du public et l'intérêt du grand chemin de fer occidental exi-

geaient que la ligne sud ne fût pas une ligne rivale. Le grand chemin de fer occidental avait coûté le double de ce qu'il aurait dû coûter, et on ne pouvait s'attendre à ce que, même avec le plus brillant trafic—

[M. Powell, *conseil en faveur du bill*, désire ici faire enregistrer que la manière de M. Buchanan de donner son opinion individuelle n'est pas admissible dans le cas actuel, particulièrement en ce qui concerne le grand chemin de fer occidental.]

M. Buchanan continue :

ce chemin pût payer les dividendes qui, nous le savions, seraient exigés par les actionnaires en Angleterre, sans retarder la construction des ponts permanents et les autres travaux du grand chemin de fer occidental, mettant ainsi en risque la vie du public.

Maintenant, à l'égard des intérêts du grand chemin de fer occidental, nous voyions que ce chemin ne pouvait point lutter avec la ligne sud en ce qui concerne les taux de transport.

La ligne sud, comme double voie avec ponts permanents, pouvait être construite pour moins que ne coûte actuellement le grand chemin de fer occidental, même pour quelque mille louis de moins.

Ceci fut la cause qui nous fit désirer l'union des deux compagnies, et que nous cherchâmes à convaincre le public qu'il ne résulterait point de monopole de la stipulation dans le contrat d'union que les profits que ferait la compagnie unie en sus de dix pour cent seraient appliqués, en premier lieu, de manière à faire les constructions permanentes, et ensuite à réduire les prix de passage.

Nous croyions que la ligne sud pouvait transporter les passagers et le frêt directement depuis la rivière Détroit jusqu'à celle de Niagara pour la moitié du prix pour lequel le grand chemin de fer occidental pouvait les transporter.

La dépense de chaque train sur le grand chemin de fer occidental est de 6s. courant par mille, ce qui est plus que le revenu en moyenne des lignes en Angleterre.

Et comme une locomotive sur les rampes faibles de la ligne sud pourrait transporter le double de la pesanteur qui pourrait être transportée sur les rampes fortes du grand chemin de fer occidental, les frais du premier chemin ne pourraient être de plus de la moitié de ceux du second, même si l'on calcule qu'un chemin à voie double transporte deux fois plus qu'un chemin à voie simple.

On calcule qu'il transporte quatre fois plus.

TRANSQUESTIONNE.

[*Par les conseils en faveur du bill.*]

Ques. 39. En quelle banque les avis émanant des directeurs provisoires de la compagnie d'Amherstburgh et St. Thomas exigeaient-ils que fût fait le dépôt sur les actions à payer; et le bureau représentant les intérêts de Zimmerman s'est-

il conformé à ces avis?—*Rép.* Dans la banque du Haut-Canada. Je crois que l'argent de Zimmerman a été déposé dans la banque de Zimmerman. Mais je ne connais cela que par oui-dire.

Ques. 40. Sans parler de l'argent employé à payer des billets protestés et autres dépenses collatérales, combien avez-vous dépensé pour le chemin d'Amherstburgh et St. Thomas, ou le chemin de Woodstock et du lac Erié, respectivement?—*Rép.* Je n'ai rien eu à faire avec des billets protestés, et je n'ai payé ni ne suis tenu de payer aucuns frais sur de tels billets; la somme que j'ai réellement dépensée pour le chemin est mentionnée en détail dans mon témoignage de samedi, excepté la somme de £3000 que j'ai dépensée, moitié, je crois, pour une compagnie et moitié pour l'autre, et qui consiste particulièrement dans le coût des explorations préliminaires, dans des frais de voyage en Angleterre, et dans d'autres dépenses préliminaires.

Ques. 41. Est-ce que quelque partie de l'argent déposé par vous à la banque du Haut-Canada au crédit de la compagnie du chemin d'Amherstburgh et St. Thomas en a été retirée par quelqu'un au moyen de chèques, ou le montant entier déposé reste-t-il encore à la banque, sujet à l'ordre de la compagnie ou de quelque autre partie?—*Rép.* L'argent placé par moi à la banque du Haut-Canada demeure intact. Lors de la clôture du contrat du 28 mars, il fut donné à M. Wythes et autres un chèque pour £50,000, conformément à la stipulation portée au contrat que cette somme et tous les deniers prélevés en Angleterre demeuraient à la banque du Haut-Canada, au crédit d'un compte intitulé: "Syndics des entrepreneurs et de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas," ces syndics étant Peter Buchanan et moi-même, pour la compagnie, et Thomas G. Ridout et George Wythes, pour les entrepreneurs, deux résidant en Angleterre, et deux dans cette province.

Ques. 42. Qui a signé le chèque dont vous venez de parler?—*Rép.* Ce chèque fut signé à Amherstburgh, le 28 mars, par John McLeod, le président, par l'ordre et en présence du bureau des directeurs, après que le contrat de M. Wythes et autres eût été scellé.

Ques. 43. La poursuite en chancellerie était-elle encore pendante lorsque le chèque a été signé, et la banque aurait-elle payé le chèque s'il eût été connu que la poursuite était encore pendante?—*Rép.* M. O'Reilly, le solliciteur de M. Zimmerman, de qui venait l'instruction de commencer la poursuite en chancellerie, avait écrit quelques jours auparavant à Toronto pour arrêter le procès, et nous comprîmes le 25 mars qu'il était arrêté. La preuve que nous le comprenions ainsi, est que c'est sur cette entente que M. McLeod et son bureau ont donné le contrat. Après mon retour à Hamilton d'Amherstburgh, j'appris qu'en conséquence de la "rumeur" qu'on n'avait pas rendu justice à la succession de M. Zimmerman, il était douteux qu'on eût exécuté les ordres de M. O'Reilly. Je ne sache pas que la banque eût reçu aucun ordre par rapport à l'argent en question. Je pense qu'il ne fut signifié aucun ordre semblable dans la poursuite.

La dernière partie de cette question étant répétée, le témoin répond: "je ne sais."

Ques. 44. De quelle autorité M. O'Reilly écrit-il à Toronto pour faire arrêter la poursuite?—*Rep.* Je n'en sais rien.

Ques. 45. Connaissez vous quelque chose de la souscription Wallace?—*Qui a engagé Wallace à souscrire?* M. Merritt avait il quelque chose à faire avec cela?—*Dites tout ce que vous savez à cet égard*—*Rep.* Je supposais qu'il n'y avait pas de doute à entretenir quant à cette souscription à venir jusqu'au moment où M. Wallace et moi nous partîmes pour l'Angleterre. On m'avait dit auparavant que des écrits à propos de cette souscription, avaient paru contre M. Wallace dans quelques journaux du Canada, mais je ne croyais rien à ces rapports. La meilleure preuve que je la croyais bonne, est que je payai sur icelle £50,000 comme premier versement, persuadé que M. Wallace me transporterait ensuite ses actions, comme il l'a fait aussi, et c'est là le transfert d'actions pour £500,000 sur lesquelles £50,000 ont été payés. A Londres, le 10 de septembre, j'entendis répéter les mêmes imputations quant à la validité de la souscription, et j'allai immédiatement trouver M. Wallace qui consentit de suite à se rendre au Mansion House pour vérifier sa souscription pour £500,000 par devant le lord maire. Je demande maintenant à mettre devant le comité la preuve de cette vérification, qui est comme suit :

A tous ceux que ces présentes concerneront:—Je, David Salomens, lord maire de la cité de Londres, en conformité d'un acte du parlement fait et passé en la cinquième année du règne de feu sa majesté le roi George deux, intitulé : "Acte pour mieux pourvoir au recouvrement des dettes dans les colonies de sa Majesté en Amérique," et aussi en conformité d'un acte passé dans la sixième année du règne de feu sa majesté le roi Guillaume quatre, intitulé : "Acte pour abroger un acte de la présente session du parlement, intitulé : Acte pour abolir plus efficacement les serments et affirmations faits dans les divers départements de l'état, et pour y substituer des déclarations et mieux supprimer les serments et affidavits volontaires et extra-judiciaires, et pour établir de meilleures dispositions pour l'abolition des serments inutiles," certifie par les présentes que ce jourd'hui est personnellement comparu devant moi le nommé William Wallace, mentionné dans la déclaration ci-annexée, lequel est une personne bien connue et digne de foi, et lequel a déclaré devant moi solennellement et sincèrement que les différentes matières et choses mentionnées et contenues dans la dite déclaration ci-annexée sont vraies. En foi de quoi, je, le dit lord maire, ai fait apposer le sceau du bureau de la mairie de la dite cité de Londres.

Daté à Londres, ce dix-huitième jour de septembre, dans l'année de notre seigneur mil huit cent cinquante six.

REYNAL.

Je, William Wallace, de Fort Erié, Canada Ouest, ingénieur civil, maintenant à Londres, déclare solennellement et sincèrement que dans le mois de mai dernier j'étais employé par certains messieurs à Amherstburgh, Canada Ouest, à faire une étude du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, et qu'en allant à Amherstburgh et voyant qu'il était à propos qu'il y eût pour un certain montant d'actions de souscrites pour se conformer aux conditions de la charte alors

existante, je souscrivis dans le dit mois de mai dernier en mon propre nom pour la somme de cinq cent mille louis dans le livre d'actions de la compagnie ouvert par les directeurs provisoires ou commissaires nommés dans l'acte d'incorporation, et cela dans le but d'organiser la compagnie, et parce qu'il aurait été inutile de souscrire une moindre somme ; et je donne solennellement la présente déclaration pour vrai, en conformité de l'acte passé dans la sixième année du règne de sa majesté le roi Guillaume Quatre, intitulé : " Acte pour abroger un acte de la présente session du parlement intitulé : Acte pour abolir plus efficacement les serments et affirmations faits et pris dans les divers départements de l'état, et pour y substituer des déclarations et mieux supprimer les serments et affidavits volontaires extra-judiciaires, et pour établir d'autres dispositions pour l'abolition des serments inutiles.

WILLIAM WALLACE.

Déclaré devant moi, au Mansion House, en la cité de Londres, ce 18 septembre 1856.

D. SALOMENS,

Maire.

Le même après-midi, M. Wallace me dit que la souscription avait été faite d'abord au crayon, et je craignis de ce moment là que cette souscription ne fût pas considérée légale. Ce fut M. Merritt qui vint me trouver le premier au sujet de la souscription de M. Wallace, et il la considéra alors comme une souscription légale pour £500,000.

Ques. 46. Le dépôt de £50,000 fut-il payé à la banque par Wallace, ou par qui, et de qui Wallace obtint-il de l'argent pour faire ce paiement, si c'est lui qui l'a fait?—*Rép.* Les £50,000 furent payés à la banque par moi, au nom de William Wallace, et cet argent lui fut prêté à la condition qu'il me consentirait un transport de ses actions sur lesquelles ce versement était fait, John McLeod et Théodore Park intervenant comme cautions.

Ques. 47. Connaissiez-vous Wallace de réputation ou autrement, avant ou immédiatement après sa souscription, et dans ce cas le considérez-vous dans des circonstances qui pussent le justifier à souscrire ces £500,000 *bonâ fide*?—*Rép.* Je connaissais Wallace depuis plusieurs années, mais pas intimement. Je le croyais un parfait honnête homme, et plusieurs personnes m'assurèrent que tel était le cas. Je suppose que M. Wallace n'était pas plus capable de payer ces £500,000 que ceux qui demandent la passation du bill ne sont capables de construire le chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas ! Je savais que M. Wallace jouissait de la confiance de personnes haut placées à Buffalo, entre autres, M. Patchin, le banquier et propriétaire du Buffalo and New-York City Railway. Je compris que ce chemin, appelé auparavant Attica Road, avait été commencé précisément de la même manière, M. Wallace ayant souscrit à lui seul tout le capital. J'étais convaincu que M. Wallace avait souscrit les £500,000 de bonne foi, mais je craignis que mon argent fût en danger parce que la souscription était d'abord au crayon.

L'heure étant arrivée pour le comité de s'ajourner,

Le témoin se retire.

Mardi, 12 mai 1857.

10 HEURES A. M.

LE SOUS-COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

M. BOWES,
M. BUREAU,
M. CLARKE,
L'HON. M. J. C. MORRISON,
M. RANKIN, et
M. JAS. SMITH.

Les conseils en faveur du bill sont présents.

Les conseils contre le bill sont présents.

Isaac Buchanan, écrivain, est appelé et transquestionné encore.

Ques. 48. Avez-vous payé à Wallace £50,000, ou quelque autre somme, et quelle somme, en considération du transport qu'il vous a fait de ses actions du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas ?—*Rép.* J'ai payé à la banque du Haut-Canada, par l'ordre de M. Wallace et en son nom, £50,000 au crédit du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, et il était entendu qu'il recevrait un premium de £5000 sur les actions qu'il transportait à la compagnie du grand chemin de fer occidental, payable lors de l'achèvement du chemin du sud.

C'était un objet d'avoir la coopération de M. Wallace et des autres promoteurs de la ligne sud jusqu'à ce qu'elle fût terminée.

[M. Powell, conseil en faveur du bill, proteste de nouveau contre la manière détournée de M. Buchanan de répondre aux questions qui lui sont faites, en s'étendant sur ses motifs particuliers, ses opinions et ses calculs, qui n'ont rien à faire avec l'enquête.]

Ques. 49. Avez-vous pris des procédures en chancellerie contre le bureau d'Amherstburgh et St. Thomas, dont M. McLeod était président, et pour quel objet, et avez-vous dit dans le cours de la poursuite que Wallace vous avait dit en Angleterre que les actions qu'il avait souscrites dans le chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, il ne les avait pas souscrites légalement.

Rép. J'ai pris des procédures en chancellerie contre le bureau d'Amherstburgh et St. Thomas, dont M. McLeod était président. La raison qui me faisait prendre ces procédures était qu'on avait tenté d'abroger un règlement de ce bureau, appelé règlement A, que j'avais fait passer comme amendement à un contrat primitif avec les membres de ce bureau avant de consentir à leur nomination. Le contrat est comme suit :—Il est convenu entre Théodore J. Park, John McLeod, et autres qui pourraient par la suite signer les présentes, représentant des actions prises par eux dans la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Tho-

mas, d'une part, et Isaac Buchanan d'autre part,—qu'en considération d'actions de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas souscrites par William Wallace et en son propre nom, se montant à cinq cent mille louis, et transportées par le dit William Wallace au dit Isaac Buchanan, lui, le dit Isaac Buchanan, consent à faire usage du pouvoir qui lui est dévolu par le transport des dites actions pour s'assurer d'un terminus du dit chemin de fer à Amherstburgh aussi bien qu'à Windsor, et qu'il obligera les parties auxquelles il transportera les dites actions de faire faire le dit chemin jusqu'à Amherstburgh. Et il est de plus convenu entre toutes les parties qui signeront les présentes que si le dit Isaac Buchanan avance ou prête aux souscripteurs du capital de la dite compagnie l'argent nécessaire pour payer leur dépôt pour leur donner le droit de voter, toute coopération sera donnée par telles personnes pour satisfaire les capitalistes que M. Buchanan espère engager dans la construction immédiate du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas ; et il est convenu de plus, spécialement, que les directeurs qui seront nommés à la première élection des directeurs de la dite compagnie, sur les votes donnés par rapport aux dites actions, se retireront de temps à autre du bureau des directeurs, lorsque la chose sera nécessaire, pour faire place à d'autres messieurs, en Angleterre ou ailleurs, que les actionnaires pourraient désirer se procurer comme directeurs de la dite compagnie par l'entremise de M. Buchanan.

Signé à Windsor, le 15 juillet, A. D., 1856.

(Signé.)

JOHN McLEOD,
THEODORE J. PARK,
ISAAC BUCHANAN.

Signé ensuite, le 16 juillet.

WILLIAM WALLACE.

Ces directeurs craignirent que je ne fusse pas en état d'exécuter mon marché pour la construction du chemin jusqu'à Amherstburgh, et ils procédèrent à abroger le règlement dans le but, me paraissait-il, de donner un contrat.

J'avais déjà préparé un contrat en Angleterre pour la construction du chemin, et je reçus ordre d'empêcher qu'un second contrat ne fût donné, et aussi d'empêcher que le dépôt fait à la banque du Haut-Canada ne fût retiré pour aucun autre objet que le contrat de George Wythes et Samuel Zimmerman passé en Angleterre.

Quant à la dernière partie de la question, M. Wallace me dit, comme je l'ai mentionné auparavant en Angleterre, que la souscription d'actions avait été d'abord faite au crayon et ensuite à la plume. Je craignis que cette souscription pût être considérée comme irrégulière, et je le mentionnai dans la déclaration que je produisis en chancellerie, et sur ce je reçus une injonction d'empêcher les directeurs d'agir aucunement jusqu'à ce qu'il fût prouvé que la souscription était valable, ou, en d'autres termes, que mon dépôt était sujet à l'ordre de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas.

Ques. 50. Etait-ce une des dispositions du règlement mentionné dans votre dernière réponse, que l'argent placé par vous dans l'entreprise du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas ne devait être employé sans votre consentement?—*Rép.* Oui, et qu'il ne fût passé aucun contrat sans mon consentement.

Ques. 51. Pouvez-vous prouver que M. Wythes ait autorisé quelque personne depuis la mort de M. Zimmerman à passer quelque contrat pour lui?—*Rép.* M. Wythes, après avoir reçu en Angleterre de son agent, M. J. C. Street, d'Hamilton, une copie du contrat fait à et passé Amherstburgh quinze jours après la mort de M. Zimmerman, ou le 28 mars, écrivit au dit agent qu'il accepterait ce contrat.

M. Street devait être ici ce matin pour prouver ce fait, mais je viens de recevoir de lui d'Hamilton la dépêche télégraphique suivante :

TORONTO, 12 mai 1857.

Par le télégraphe d'Hamilton.

A Isaac Buchanan,
Russell's Hotel.

J'ai tellement mal à la gorge et à la poitrine que je ne puis laisser la maison.

J. C. STREET.

Ques. 52. Quelle position M. DeBlaquière occupait-il dans la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, et lui avez-vous jamais donné ou promis £25,000, ou n'importe quelle autre somme, pour obtenir le contrôle de la direction du dit chemin?—*Rép.* En juillet dernier je ne connaissais pas M. DeBlaquière, pas même de vue, et je ne savais pas qu'il fût directeur de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, ce que j'ai appris plus tard être le cas.

Il n'a jamais été question entre M. DeBlaquière et moi des 2½ pour cent sur le £1,000,000 que j'étais convenu, de la part de la compagnie du grand chemin de fer occidental, de donner à ceux qui possédaient les actions du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, ou le pouvoir de prendre des actions au montant de £1,000,000.

Je désirais obtenir le contrôle du chemin pour permettre à la compagnie du grand chemin de fer occidental de souscrire ce £1,000,000 ou tout le capital.

Les parties de qui j'obtins le contrôle en question offrirent de faire consentir les directeurs à céder à n'importe qui, pour la compagnie du grand chemin de fer occidental, tout le capital de £1,000,000, mais cela m'aurait engagé à payer une somme additionnelle de £100,000 pour un premier versement, et, en conséquence, jusqu'à ce que nous eussions des nouvelles de Londres, je préférerais payer le premium convenu, ou £25,000, sur le transport à moi fait du pouvoir de souscrire le dit £1,000,000, presque toutes les actions souscrites m'étant transportées,

et un bureau étant nommé sur lequel je pouvais compter pour obtenir plus tard en faveur de la compagnie du grand chemin de fer occidental la balance des actions souscrites.

Comme je l'ai dit, je n'ai point eu de communication avec M. DeBlaquière à ce sujet, mais au moment où les actions allaient m'être transportées je lui fus présenté comme à l'un de ceux qui me faisaient le transport, et je fus requis de lui payer tout le montant du premium, £25,000; ce que je fis.

Comment distribua-t-il ce premium entre les autres actionnaires qui me firent le transport, si toutefois il y eut une distribution, je n'en sais rien; toute la transaction, en ce qui me concernait, était sur papier, formant deux documents, lesquels sont comme suit :—

Proposition par J. B. Van Vorhis à Isaac Buchanan.

Qu'en obtenant la possession incontestable du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, disons le ou avant le 14 août, M. Buchanan sera prêt à payer cent mille dollars, argent comptant, à part les petites sommes déjà payées sur les actions privées du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, aux conditions suivantes, savoir :

Que toutes les actions du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié seront transférées au nom de telles personnes que M. Buchanan pourra indiquer, et que telles personnes que M. Buchanan pourra présenter seront nommées directeurs de la dite compagnie, et si M. Buchanan y insiste, nous nous obligeons à faire engager les divers corps municipaux qui possèdent des bons de la compagnie à ne point convertir ces bons en actions, mais à les vendre dans six mois au pair, ou, en aucun temps par la suite, à les échanger contre les bons de la compagnie du grand chemin de fer occidental.

Hamilton, 5 août 1857.

(Signé,)

J. B. VAN VORHIS.

JOHN L. HODGE, témoin.

L'autre document est comme suit :

HAMILTON, 5 août 1857.

J. B. VAN VORHIS.

MONSIEUR,—A vous et à vos amis intéressés dans les actions du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié, dont je cherche aujourd'hui à avoir le contrôle, je promets qu'aussitôt que j'aurai obtenu le contrôle de la direction du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, chose que je crois fermement obtenir le 7 du courant, je paierai aux parties qui me procureront celui de la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié la somme de £25,000 courant.

Les détails de cet arrangement se trouvent dans un papier intitulé : "*Proposition par J. B. Van Vorhis à Isaac Buchanan.*"

Je suis, monsieur,

Voire obt. s'r.,

ISAAC BUCHANAN.

Ques. 53. Où vous êtes-vous procuré l'argent que vous dites avoir payé à la banque du Haut-Canada pour Wallace? Avez-vous payé dix pour cent sur quelques autres actions que celles de Wallace? Si oui, dites sur quelles actions? Combien avez-vous ainsi payé, et quand et où avez-vous déposé votre argent?—*Rép.* J'empruntai de la banque du Haut-Canada l'argent pour payer les actions de Wallace. Je payai aussi £375, savoir, les dix pour cent sur les actions de certains messieurs à Amherstburgh qui devaient être directeurs plus tard.

Nous n'étions pas certains que tous les directeurs eussent déposé leur argent à la banque du Haut-Canada, et je payai dix pour cent sur les actions de chaque directeur proposé, pour être plus sûr.

Quelques-uns d'eux furent trouvés avoir fait auparavant leur versement dans la banque où il fallait le faire, et en pareils cas il leur a été payé comme de raison 20 pour cent.

Ques 54. Où l'ouvrage, pour lequel les £150,000 dont vous avez déjà parlé ont été payés, a-t-il été fait, quand l'a-t-il été, par qui, et en vertu de quel contrat?—*Rép.* Presque tout l'ouvrage fait l'a été par M. Zimmerman sur des contrats du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié.

Sur le chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, la tranchée a seulement été ouverte pour la forme, et une résolution a été passée par les directeurs à Amherstburgh, le 28 mars, après que le contrat de MM. Street et O'Reilly fût signé, laquelle résolution autorisait M. Street à procéder de suite à la recherche de ses sablonnières, chose dont l'ingénieur doit connaître la position pour se guider sur la ligne.

Les progrès faits par M. Street furent interrompus par le fait de M. Rankin d'avoir introduit le bill qui est maintenant devant le comité. Il était bien compris que cette démarche de M. Rankin détruirait toute confiance en Angleterre et rendrait impossible la construction du chemin.

Des frais considérables ont été encourus par M. Zimmerman et autres, pour des explorations et autres dépenses préliminaires se rattachant aux prolongements est et ouest du chemin de Woodstock et du lac Erié, mais je ne sache pas qu'on ait travaillé à ces prolongements. M. Street était prêt à faire ouvrir la tranchée du moment que les £300,000 seraient souscrits, et le versement de £30,000 payé sur iceux, ce qui a été retardé par l'introduction du bill maintenant devant le comité.

Ques. 55. Est-ce que M. Ratcliffe ou quelque autre personne en Canada agissant avec vous en cette affaire, ont tiré sur la compagnie du grand chemin de fer occidental pour quelque somme d'argent qu'ils devaient employer dans cette transaction? Si oui, combien, et pour quel objet? Et les lettres de change ont-elles été payées? Si non, pourquoi pas?—*Rép.* M. Ratcliffe, le vice-président du grand chemin de fer occidental, dit à la banque du Haut-Canada, que quoique la compagnie du grand chemin de fer occidental ne pût pas légalement se

porter garante que le prêt à moi fait par la banque serait employé aux objets du grand chemin de fer occidental, en assurant aux actionnaires de ce chemin l'offre du capital pour la ligne sud, il ferait en sorte de tenir son compte de chemin de fer avec la banque du Haut Canada de telle façon, en y laissant une pareille somme au crédit du chemin de fer, que l'institution ne pourrait avoir d'objection à m'avancer £50,000.

Il promet de transférer d'Angleterre au Canada une somme telle que la balance de la compagnie du chemin de fer à la banque serait de plus de £50,000 qu'elle ne l'aurait été autrement, jusqu'à ce que la banque eût été déchargée de l'avance à moi faite de ce montant.

M. Bridges, le directeur gérant, qui était le seul directeur qui fût opposé à l'acquisition de la ligne sud par la compagnie du grand chemin de fer occidental, écrivit en Angleterre des lettres par lesquelles il représentait la transaction sous un faux jour, et par ce moyen des lettres de change pour £40,000 sterling que la compagnie tira alors furent refusées à Londres, par ce qu'on les supposait se rattacher à cet arrangement; et on refusa aussi de payer d'autres lettres de change pour un montant excédant £50,000, parce qu'on croyait qu'elles avaient été tirées dans le but d'employer dans la ligne sud l'argent en provenant.

Nous fîmes conduits à adopter ce plan, parce que nous l'avions vu réussir, il y a quelques années, dans un arrangement semblable entre le gouvernement et la compagnie du grand chemin de fer occidental.

A l'époque dont nous voulons parler, il était infiniment important pour le Canada, en Angleterre, que le grand chemin de fer occidental fût terminé et qu'on considérât cette entreprise comme profitable.

M. Hincks dit que le gouvernement ne pouvait pas légalement se porter garant de la banque pour un prêt à la compagnie du grand chemin de fer occidental, mais que, prenant en considération les intérêts de la province, il se croyait justifiable de consentir à ce que les dépôts du gouvernement restassent à la banque du Haut-Canada pour permettre à cette banque de prêter, sans inconvénient pour ses chalands, l'argent nécessaire à la compagnie du grand chemin de fer occidental pour terminer son chemin; ce que fit en cette occasion la banque du Haut-Canada.

Ques. 56. Est-ce que le capital, ou une partie du capital autorisé par la charte pour étendre la ligne de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Érié, telle qu'existante aujourd'hui, a été souscrit? Si oui, quand les livres ont-ils été ouverts et le capital souscrit? *Rép.* L'ouverture des livres de souscription au capital pour construire les prolongements de la dite ligne fut ordonnée à une assemblée du bureau tenue le 24 ultimo, et le secrétaire a transmis des livres à toutes les différentes villes spécifiées dans l'acte. Cependant, je n'ai pas entendu dire qu'il ait été souscrit aucune partie du capital.

Je crois qu'il n'a été souscrit encore aucune partie du capital, en conséquence de l'introduction par M. Rankin du bill maintenant devant le comité.

L'heure étant arrivée pour le sous-comité de s'ajourner,

Le témoin se retire.

Ajourné jusqu'à demain à 10 heures A.M.

Mercredi, 13 mai, 1857.

LE COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

HON. W. B. ROBINSON, VICE-PRESIDENT,
M. BELLINGHAM,
M. BOWES,
M. BUREAU,
M. CHRISTIE,
M. CLARKE,
M. DALY,
M. A. A. DORION,
M. MONGENAIS,
M. ANGUS MORRISON,
M. PAPIN,
M. RANKIN,
M. SIMARD, et
M. WHITNEY.

Les conseils en faveur du bill sont présents.

Les conseils contre le bill sont présents.

Ordonné que le sous-comité se retire, avec les différentes parties, dans une chambre de comité voisine, pour continuer à prendre les témoignages, les quels témoignages devront-êtré mis entre les mains du greffier du comité des chemins de fer à l'ajournement du dit sous-comité chaque jour.

Ajourné à demain, à 11 heures A.M.

Jeudi, 14 mai 1857.

LE COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

M. BELLINGHAM,
M. BOWES,
M. BROWN,
M. CHRISTIE,
M. CLARKE,
M. A. A. DORION,
M. FOLEY,
M. ANGUS MORRISON,
M. PAPIN,
M. RANKIN,
M. WHITNEY, et
M. WILSON.

M. Bowes est appelé au fauteuil *pro tem*.

Le greffier met devant le comité les délibérations du sous-comité de la veille, comme suit :

Mercredi, 13 mai 1857.

LE SOUS-COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

M. BOWES,
M. CLARKE,
M. ANGUS MORRISON,
M. PAPIN, et
M. RANKIN.

Les conseils en faveur du bill sont présents.

Les conseils contre le bill sont présents.

Arthur Rankin, écr., M. P. P., est interrogé.

[Par les conseils en faveur du bill.]

Ques. 57. Avez-vous, en 1855, introduit un bill semblable à celui maintenant introduit pour une ligne directe conduisant de Niagara à la Rivière Détroit? Dites ce que vous savez sur ce sujet, et tout ce qui a rapport au bill actuel et à l'opposition qu'on y fait.—*Rép.* En 1855, j'introduisis un bill pour incorporer une

compagnie sous le nom de "compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas", pour la construction d'un chemin de fer depuis Amherstburgh, sur la Rivière Détroit, jusqu'à St. Thomas, dans le comté d'Elgin. Durant la même session du parlement, il fut introduit et passé un bill autorisant la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du Lac Erié à faire des prolongements de sa ligne principale, à l'est jusqu'au Pont Suspendu, et à l'ouest jusqu'à St. Thomas, et lui donnant le pouvoir de s'unir à la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, le même pouvoir ayant été donné à cette dernière compagnie. L'une des clauses de l'acte de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas exigeait que £500,000 de capital fussent souscrits avant qu'un bureau de directeurs pût être élu par les actionnaires, ou avant que la compagnie pût être régulièrement organisée de manière à permettre au dit bureau de mettre à exécution les dispositions de la charte.

L'une des clauses de l'acte autorisant les prolongements de la ligne de Woodstock et du Lac Erié, et l'une des conditions à remplir avant que la fusion pût avoir lieu entre les deux compagnies ci-dessus mentionnées, était que la compagnie de Woodstock et du Lac Erié ouvrirait des livres de souscription en la manière et aux lieux mentionnés dans l'acte d'incorporation, et qu'aussitôt (les dispositions antérieures de l'acte ayant été mises à exécution) que £300,000 du capital seraient souscrits dans les livres de la dite compagnie, et que dix pour cent sur les dits £300,000 seraient payés dans telle banque incorporée qui serait désignée par le bureau, la compagnie aurait le pouvoir de s'unir à celle d'Amherstburgh et St. Thomas et de commencer les prolongements est et ouest. L'acte autorisant les prolongements du chemin de Woodstock et du Lac Erié a reçu la sanction royale le 19 mai 1856, et il exigeait que les prolongements fussent commencés sous deux ans à compter de la passation de l'acte.

Peu de temps après la prorogation du parlement en 1855, des livres de souscription au capital de la compagnie d'Amherstburgh et St. Thomas furent ouverts en la manière requise par l'acte, à Amherstburgh, Windsor, Chatham et St. Thomas. Aussitôt après cela, je commençai à cabaler activement dans les comtés d'Essex et Kent pour engager les contribuables de ces comtés à sanctionner la souscription d'actions par les municipalités de comté. Pour mieux atteindre mon but, non seulement je haranguai des assemblées publiques dans la plupart des townships du comté d'Essex, mais j'allai deux fois dans diverses parties du comté de Kent et y haranguai des assemblées publiques dans le même but. J'adressai une fois la parole au conseil de comté du comté de Kent à une séance spéciale de ce corps convoquée expressément pour me donner l'occasion de lui démontrer la nécessité qu'il y avait de souscrire des actions du capital de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas. Je visitai deux fois St. Thomas, dans le comté d'Elgin, la première fois de mon propre mouvement, la seconde fois à la requisition du reeve de St. Thomas, le membre représentant la division est d'Elgin, et d'un certain nombre des habitants les plus influents de ce comté. Lors de ma seconde visite à St. Thomas, j'adressai la parole au conseil du comté d'Elgin réuni en conseil, et le résultat de mes démarches fut que des

règlements furent soumis au peuple d'Essex, Kent et Elgin, proposant que chacun de ces comtés souscrirait pour £50,000 d'actions du capital de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas. Ces règlements, après avoir été publiés de la manière prescrite par la loi, furent tous ratifiés par les contribuables des dits comtés respectivement. Le préfet du comté d'Essex signa le livre d'actions de Windsor pour £50,000 pour la municipalité du comté d'Essex, et le reeve de la ville d'Amherstburgh, ayant été dûment autorisé à ce faire par un vote des contribuables de cette municipalité, signa le livre d'actions d'Amherstburgh pour £20,000 pour les contribuables de la dite ville. Je ne sais si les préfets de Kent ou Elgin ont jamais signé le livre d'actions de St. Thomas ou de Chatham pour le montant des actions qu'ils étaient autorisés à prendre pour leurs municipalités respectives. En sus des actions municipales ainsi souscrites ou dont la souscription était autorisée, des souscriptions de particuliers furent entrées dans le livre d'actions d'Amherstburgh pour une somme excédant £6,000, et dans le livre d'actions de Windsor pour plusieurs mille louis, mais je ne puis me rappeler le montant précis, n'ayant pas vu le livre d'actions depuis le mois d'août dernier. Malgré mes efforts et ceux d'autres personnes dans Kent et Elgin, nous ne pûmes obtenir de souscriptions pour même la moitié du montant à souscrire avant que la compagnie pût commencer ses opérations en vertu de sa charte. A la réunion du parlement à Toronto, en février 1856, trouvant que la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié n'avait encore rien fait pour obtenir des souscriptions, qu'elle n'avait pas même fait ouvrir des livres de souscription en la manière voulue par l'acte l'autorisant à faire des prolongements à l'est et à l'ouest de sa ligne, j'introduisis un bill pour amender et étendre la charte de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, dont l'objet était, premièrement, de réduire le montant que l'acte du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas exigeait qu'il fût souscrit avant que le bureau des directeurs pût être élu, de £500,000 à £250,000, et, secondement, d'autoriser la compagnie à prolonger sa ligne depuis St. Thomas, à l'est, jusqu'au Pont Suspendu, sans égard au chemin de traverse de Woodstock et du lac Erié. Je réussis à obtenir l'amendement qui réduisait le montant à souscrire, mais je ne pus obtenir le droit de prolonger la ligne à l'est, à partir de St. Thomas, et à venir jusqu'au moment de la passation de l'acte pour amender l'ancienne charte tel que mentionné plus haut, tout mon temps a été occupé à travailler à la réussite de l'entreprise, payant moi même mes propres dépenses et souvent celles d'autres parties qui m'accompagnaient; en un mot, j'en avais fait mon unique occupation, car je négligeais mes propres affaires. Lorsque j'ai adressé la parole à des assemblées en différentes occasions et à différentes places dans le comté d'Essex, des remerciements m'ont été votés par les assemblées. Dans toutes ces occasions je me faisais un devoir d'expliquer à mes commettants que si je travaillais à promouvoir leurs intérêts c'était aussi mon intention de chercher à obtenir soit un contrat pour toute l'entreprise, soit une part dans ce même contrat. Après la prorogation du parlement en 1856, le 3 de juillet de cette année, je passai un marché par écrit avec feu Samuel Zimmerman, après y avoir été très souvent sollicité par lui. De fait, il me parla le premier de cette affaire en 1855, à Québec.

La raison qui me faisait refuser d'agir de concert avec M. Zimmerman d'abord, était que je craignais qu'il cherchât à obtenir le contrôle de la ligne sud dans le but d'en retarder la construction, en conséquence de quelque arrangement que je croyais exister entre lui et la compagnie du grand chemin de fer occidental, le bruit courant alors que cette compagnie avait promis à M. Zimmerman le contrat pour la construction de sa double voie, à la condition qu'il ferait ses efforts pour empêcher la construction de la ligne sud pendant un certain temps, et qu'il prendrait les moyens pour mettre la compagnie du grand chemin de fer occidental en état de construire plus tard la ligne sud, si elle trouvait de son avantage de le faire. A Québec, je dis ouvertement à M. Zimmerman quelles étaient les raisons qui m'engageaient à refuser de l'appuyer, et ces raisons étaient celles-ci : je m'étais engagé envers mes constituants à faire tout ce qui était en mon pouvoir pour assurer la construction d'une ligne de chemin de fer indépendante et qui pût lutter avec celle du grand chemin de fer occidental, et m'étant ainsi engagé, je concevais qu'il était de mon devoir de refuser toute proposition semblable jusqu'à ce que je fusse convaincu qu'en l'acceptant je me mettais dans une position à remplir la promesse dont je viens de parler. Malgré les assurances de M. Zimmerman, que j'avais été mal informé quant à ses intentions, et qu'il était décidé à faire son possible pour construire la ligne sud comme ligne rivale de celle du grand chemin de fer occidental, il ne réussit point à me convaincre, et je persistai dans mon refus de m'associer à lui. Mais durant la dernière session du parlement, dans le mois d'avril 1856, je crois, M. Hodge, un ingénieur se donnant pour être dans les confidences de M. Buchanan par qui il a depuis été employé en sa capacité professionnelle, vint me trouver et me dit que si j'allais à Hamilton voir M. Isaac Buchanan, je pourrais entrer en arrangement avec lui et parvenir par là à faire manquer le plan de M. Zimmerman par rapport à la ligne sud. De fait, M. Hodge me fit comprendre clairement que M. Buchanan désirait obtenir le contrôle de la ligne sud pour la compagnie du grand chemin de fer occidental, et que si je voulais m'associer à M. Buchanan, et l'aider à mettre ses plans à exécution je pourrais servir mes intérêts personnels mieux que par tout autre moyen. En réponse à M. Hodge, quand il s'adressa à moi la première fois, je lui dis que si M. Buchanan désirait me voir, il pourrait me rencontrer à Toronto où je remplissais mes devoirs parlementaires. Après un laps de temps considérable, M. Hodge vint me trouver de nouveau et me donna les mêmes raisons qu'il m'avait déjà données pour m'engager à m'associer à M. Buchanan pour l'aider à obtenir le contrôle de la ligne sud pour la compagnie du grand chemin de fer occidental, s'expliquant plus nettement, dans cette seconde entrevue, sur les avantages personnels qui résulteraient pour moi dans le cas où j'agissais d'après ses suggestions. L'effet que produisirent sur moi les arguments de M. Hodge fut qu'en agissant avec M. Zimmerman j'avais plus de chance d'atteindre mon but, qui était de construire une ligne rivale de celle du grand chemin de fer occidental, que par tout autre moyen que je pouvais adopter. Le fait est que je fus convaincu de ce moment là que si l'on n'adoptait promptement des mesures pour faire manquer les plans de M. Buchanan, il n'y aurait plus d'espoir de construire un chemin de fer qui pût lutter avec le grand chemin de fer occidental. Je me décidai donc de suite à m'associer à M. Zimmerman

pour tâcher d'obtenir le contrôle de la ligne sud, croyant que par ce moyen seulement je pourrais assurer au peuple qui habite le pays qui borde le lac Erié, situé entre les Rivières Niagara et Détroit, l'exécution d'une entreprise désirée si ardemment et depuis si longtemps, et d'une importance aussi vitale pour lui. Agissant d'après cette détermination, j'entrai en arrangement avec M. Zimmerman par acte daté de Clifton House, Chûtes de Niagara, du 3 juillet 1856, par le quel je convenais de m'associer à M. Zimmerman dans le but, premièrement, d'assurer l'union en une seule compagnie des compagnies du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, et du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié ; secondement, après avoir réussi à opérer cette union, de faire mes efforts pour obtenir en société avec M. Zimmerman le contrat pour la construction du chemin de fer depuis Amherstburgh jusqu'à St. Thomas, avec l'entente que si je réussissais à l'obtenir j'aurais droit à un quart des profits en provenant. Il fut, cependant, convenu en outre que M. Zimmerman pourrait, s'il le voulait, acheter mes droits au dit contrat pour la somme de £25,000, pourvu que ce fût dans les douze mois de la date de l'arrangement. J'étais alors l'un des membres du comité provisoire composé des sept personnes nommées dans la charte de la compagnie d'Amherstburgh et St. Thomas, dont le devoir était de faire ouvrir des livres d'actions en la manière et aux lieux désignés dans l'acte, et, après la souscription du montant requis pour autoriser les actionnaires à élire un bureau de directeurs, de fermer ces livres, et de convoquer une assemblée des actionnaires de la manière prescrite par la charte pour leur donner l'occasion d'élire des directeurs devant avoir tous les pouvoirs qui leur sont conférés par l'acte d'incorporation. Le 5 juillet 1856, il fut tenu une assemblée du comité provisoire à St. Thomas, à la quelle assemblée cinq des membres de ce comité étaient présents. M. Zimmerman était présent à cette assemblée, et il proposa de souscrire en son propre nom et au nom de certains de ses amis des actions pour une somme suffisante pour former la compagnie en vertu de l'acte amendé, aux conditions suivantes, savoir : premièrement, qu'il lui serait permis de déposer le montant du premier versement sur les actions, c'est-à-dire, dix pour cent, à la banque de Zimmerman ; secondement, qu'après qu'il aurait souscrit, le comité provisoire fermerait les livres et convoquerait une assemblée des actionnaires à Amherstburgh le 7 d'août suivant. Après un moment de délibération entre eux, les membres présents consentirent à l'unanimité à accepter les conditions proposées par M. Zimmerman, et alors il entra son nom dans le livre d'actions et produisit des procurations de la part de divers autres individus qui l'autorisaient à souscrire en leur nom pour différentes sommes qui, avec celle pour laquelle il avait lui même souscrit, formaient celle requise par l'acte amendé pour mettre le dit acte à effet. Immédiatement après cela, le comité provisoire passa une résolution déclarant les livres fermés, et convoquant une assemblée des actionnaires à Amherstburgh pour le 7 d'août 1856. Les deux membres du comité provisoire qui n'étaient pas présents à St. Thomas à l'assemblée en question demeuraient à Amherstburgh et n'avaient pas été priés de se trouver à l'assemblée—la charte disant distinctement que les actes du comité provisoire ou d'une majorité d'icelui seraient légaux. Les membres du comité provisoire qui étaient présents à St. Thomas s'étaient rendus à l'assemblée à mon invitation. Je n'a-

vais pas cru nécessaire d'informer les deux membres du comité provisoire résidant à Amhersburgh de se trouver à l'assemblée ; mais trois jours après l'assemblée de St. Thomas, j'allai à Amherstburgh expressément pour les informer de ce qui s'était passé à St. Thomas le 5 de juillet. En arrivant à Amherstburgh, j'allai trouver M. Kolfage, l'un des membres du comité provisoire, et l'informai que j'avais réussi à obtenir des souscriptions d'actions pour une somme suffisante pour permettre à la compagnie de commencer ses opérations. M. Kolfage était la personne au magasin de qui le livre d'actions avait été laissé (pour recevoir des souscriptions) par l'ordre du comité provisoire. Sur ce que je lui appris ce qui s'était passé à St. Thomas, il m'exprima le plaisir qu'il avait d'apprendre qu'il y avait enfin quelque espoir de voir la compagnie commencer ses opérations.

L'heure étant arrivée pour le sous-comité de s'ajourner,

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne à demain à 11 heures A. M.

Vendredi, 15 mai 1857.

LE COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

L'HON. W. B. ROBINSON, Vice-Président,
 M. BELLINGHAM,
 M. BOWES,
 M. BROWN,
 L'HON. M. CAUCHON,
 M. CHRISTIE,
 M. CLARKE,
 M. DALEY,
 M. A. A. DORION,
 M. FOLEY,
 L'HON. M. LEMIEUX,
 L'HON. M. LE PROC.-GEN. MACDONALD,
 M. MONGENAIS,
 M. ANGUS MORRISON,
 L'HON. M. JOSEPH C. MORRISON,
 M. PAPIN,
 M. RANKIN,
 M. SIMARD,
 M. JAMES SMITH,
 L'HON. M. SPENCE, et
 M. WILSON.

Le greffier met devant le comité les témoignages pris par le sous-comité le jour précédent, comme suit :

*Jeu*di, 14 mai 1857.

LE SOUS-COMITE S'ASSEMBLE A 10 HEURES A. M.

MEMBRES PRESENTS :

M. CLARKE,
M. ANGUS MORRISON,
M. PAPIN,
M. FOLLY, et
M. RANKIN.

Les conseils en faveur du bill sont présents.

Les conseils contre le bill sont présents.

Arthur Rankin, écr., M. P. P., continue à être interrogé.

(*Continuation de la réponse à la Question 57.*)

Je continuai à converser avec Kolfage pendant quelques instants, et dans le cours de la conversation j'appris de lui que le seul autre membre du comité provisoire qui demeurât à Amherstburgh était alors absent de la ville. En cette occasion j'oubliai d'interroger M Kolfage relativement au livre d'actions qui avait été laissé en sa possession. La dernière fois que j'avais vu ce livre, il contenait la souscription du *reeve* d'Amherstburgh pour £20,000 pour la municipalité, et les souscriptions d'individus pour environ £6000. M. Kolfage ne m'informa point qu'il eût été obtenu d'autres souscriptions que celles que je viens de mentionner depuis la dernière fois que j'avais vu le livre ; je le quittai donc sous l'impression qu'il était content de la nouvelle que je lui avais apprise. Autant que je me le rappelle, le 14 de juillet, ou assurément avant le 15 de ce mois, M. Kolfage vint me trouver à ma résidence près de Windsor et me demanda à quelle banque je lui conseillerais de payer son dépôt de dix pour cent sur £500 d'actions qu'il avait souscrites dans le livre d'Amherstburgh, (M. Kolfage fut l'un des premiers à souscrire.) Je lui répondis qu'à mon avis il importait peu que ce fût à une banque ou à une autre pourvu que ce fût dans une banque incorporée de cette province, mais j'ajoutai que j'avais payé le mien à l'agence de la banque du Haut-Canada, à Chatham. Après quelques instants de plus de conversation, dans le cours de laquelle M Kolfage ne fit aucune allusion quelconque à la souscription de Wallace dans le livre d'Amherstburgh, ni ne me dit rien qui pût me faire supposer qu'aucune souscription avait été entrée dans ce livre depuis la dernière fois que je l'avais vu, alors qu'il ne contenait que celles que j'ai mentionnées plus haut, il me quitta disant qu'il ferait son dépôt pareillement à la banque du Haut-Canada, soit à Windsor, soit à Chatham. Cette conversation eut lieu, la sur-veille du jour auquel la loi exigeait que les souscripteurs d'actions fissent leur dépôt afin de pouvoir voter comme actionnaires, à l'élection des direc-

teurs qui devait avoir lieu le 7 d'août suivant. Quelques jours après cette entrevue avec M. Kolfage, il me fut rapporté qu'une partie ou que des parties avaient souscrit pour £700,000 d'actions dans le livre d'Amherstburgh. Je fus naturellement alarmé de ce rapport, et je me rendis de suite à Amherstburgh pour voir M. Kolfage qui, lorsque je lui demandai si ce rapport était vrai, me répondit affirmativement. Je lui exprimai alors ma surprise de ce qu'il ne m'avait pas communiqué cette nouvelle auparavant, et à cela il me répondit qu'il ne l'avait pas cru nécessaire. Je le priai alors de me laisser voir le livre, afin de voir au nom de qui cette somme énorme avait été souscrite. D'abord il s'y refusa, mais sur les sollicitations que je lui fis il me dit qu'il ne le pouvait quand même il le voudrait, parce qu'il avait passé le livre à M. Parke qui l'avait encore en sa possession. M. Kolfage, cependant, consentit à m'accompagner chez M. Parke pour l'engager à me montrer le livre. Nous nous rendîmes donc chez M. Parke, alors que M. Kolfage pria M. Parke de me faire voir le livre. M. Parke répondit qu'il n'y aurait point d'objection, si la chose était en son pouvoir, mais qu'il lui était impossible de le faire, attendu que son frère, qui était alors à Buffalo ou ailleurs avait emporté avec lui la clef d'un grand coffre de fer dans lequel le livre avait été mis en sûreté. M. Kolfage désirait particulièrement que le livre me fût montré et parut n'être pas content des raisons que donnait Parke, et en même temps ne pas croire à l'histoire que son frère avait emporté avec lui la clef du coffre de fer. M. Parke, toutefois, me dit qu'il attendait son frère le mercredi suivant, et que s'il (son frère) consentait à me montrer le livre, il me le ferait savoir, afin que je vinsse le voir. Après l'entrevue ci-dessus mentionnée, je pris les moyens de rencontrer M. Zimmerman afin que nous pussions nous entendre avec un avocat quant à ce que nous avons à faire pour obtenir la possession du livre. Le résultat fut que M. Beecher, avocat, me conseilla de prendre un *writ de replevin* pour en recouvrer la possession.

Agissant d'après cet avis, le mercredi suivant, sans attendre qu'on me fit avertir, j'allai à Amherstburgh accompagné du shérif d'Essex et de M. O'Connor, avocat à Windsor, avec l'intention d'exécuter le *writ de replevin* qui était dirigé contre M. Kolfage. À notre arrivée à Amherstburgh on m'informa que comme le livre n'était pas en la possession de M. Kolfage, je ne pourrais le ravoïr de M. Parke avec ce *writ*. Jusqu'à ce moment là je doutais que M. Parke fût en possession du livre, et c'était par suite de ces doutes que j'avais pris le *writ* contre M. Kolfage; mais m'étant convaincu d'après des informations que j'avais eues après mon arrivée à Amherstburgh que le livre était réellement dans le coffre de fer de M. Parke, je ne mentionnai ni à M. Kolfage ni à aucun de ses amis que j'avais l'intention de ravoïr le livre au moyen d'un *writ de replevin*. Je vis cependant M. Thomas Parke dans la rue, et en conversant avec lui je lui dis que comme son frère était de retour avec la clef j'espérais qu'il n'aurait point d'objection à me laisser voir le livre. M. Parke répondit que lorsque je l'avais rencontré la dernière fois il m'avait dit qu'après le retour de son frère il me ferait savoir s'il consentait à me laisser voir le livre, et que vu qu'il ne m'avait pas écrit, je ne pouvais me plaindre du trouble que je me donnais de revenir une seconde fois. Il est inutile de répéter tout ce qui s'est passé entre M. Parke et moi en cette

occasion. Il me suffira de mentionner qu'il me dit bien clairement que je ne pourrais point voir le livre. Là dessus je retournai à Sandwich, et me conformant à l'avis de mon avocat, je pris un *writ de replevin* contre Messrs. Parke et John McLeod. Je fus conseillé d'adopter ce plan afin de ravoir le livre soit de l'une soit de l'autre de ces parties, entre les mains desquelles il devait se trouver. Lors de ma troisième visite à Amherstburgh j'étais accompagné du député-shérif d'Essex et d'un armurier de Sandwich. L'armurier s'était procuré, par mon ordre, de la poudre et une fusée, afin que si M. Parke refusait d'ouvrir son coffre de fer et de me remettre le livre, je pusse user des moyens les plus efficaces pour le ravoir, en ouvrant le coffre par la poudre. Nous n'eûmes cependant aucune difficulté à obtenir la possession du livre en cette occasion. M. Parke respecta l'autorité de la loi, et protestant seulement contre ma manière d'agir, il me remit tranquillement le livre. Une fois le livre en ma possession, je pus voir de suite que la souscription était frauduleuse, pour les raisons suivantes: premièrement, la partie qui avait souscrit les £500 000 était purement un homme de paille, un simple prête-nom qui, j'avais de bonnes raisons pour le croire, ne valait pas £500 en tout et partout. L'individu dont je veux parler était un nommé William Wallace, ingénieur civil, qui m'avait écrit quelque mois auparavant une lettre (renfermant des lettres d'introduction de feu le juge Strachan, de Goderich, et de M. Alexander Douglas, de Fort Erié,) me demandant de l'emploi en sa qualité d'ingénieur, pour lequel emploi cinq à six cents louis par année eussent été une compensation libérale; secondement, la manière dont la souscription était entrée dans le livre me prouve évidemment que l'intention du souscripteur était frauduleuse, pour les raisons qui suivent: le livre d'actions d'Amherstburgh contenait un préambule dont suit une copie, et faisait voir de quelle manière d'autres parties avaient signé leurs noms sur la même page au dessus du nom de M. Wallace qui, on le voit, omit de mentionner le nombre d'actions pour lequel il avait l'intention de souscrire, et plaça ses chiffres de telle manière que £500 seulement paraissent dans la colonne des £s., et que les trois autres zéros sont placés dans la colonne des chelins, tandis que plus loin dans la colonne des dollars et cents viennent les chiffres qui représentent \$2000 et que les trois autres zéros se trouvent dans la colonne des cents.

PROVINCE DU CANADA.

Compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas. Capital social, un million de louis courant, ou \$4,000,000.

En quarante mille actions de vingt cinq louis chacune, ou \$100 chacune. Dépôt, dix pour cent.

Nous, les soussignés, promettons par les présentes, et nous nous engageons respectivement envers la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, de prendre le nombre d'actions dans le capital de la dite compagnie en regard de nos noms respectifs, et de payer tous les versements sur icelles conformément aux réglemens ou statuts de la dite compagnie qui seront passés par la suite.

NOMS.	RESIDENCE.	No. d'act's.	Montant en cours d'Halifax et en dollars.				
			£	s.	d.	\$	cts.
John A. Kane,.....	Amherstburgh.	5	125	0	0	500	00
R. A. Elliott,.....	"	20	500	0	0	2,000	00
Wm. Bungy,.....	"	2	50	0	0	200	00
Chellis M. Carpenter,...	"	2	50	0	0	200	00
Alex. Jones,.....	"	2	50	0	0	200	00
Chas. McLeod,.....	"	2	50	0	0	200	00
Chas. McLeod,.....	"	2	50	0	0	200	00
William Bartlett,....	"	1	25	0	0	100	00
Joseph Munger,.....	"	1	25	0	0	100	00
Thos. Boyle,.....	"	4	100	0	0	400	00
J. R. Berthelot,.....	Anderdon.	10	250	0	0	1,000	00
William Wallace,.....			500	000		2,000	000

Le même jour que j'allai à Amherstburgh avec l'intention d'exécuter le *writ de replevin* contre Kolfage, M. Greer vint chez moi le matin, et ayant été informé que j'étais absent il se rendit à Sandwich où je le rencontrai dans la rue pendant que j'attendais le shérif pour m'accompagner à Amherstburgh. Il me dit qu'il venait d'Hamilton me voir pour affaires de chemin de fer. M. Greer me pria alors de lui accorder une entrevue, et pour me conformer à ses désirs je l'accompagnai dans une hôtellerie voisine où, dans une chambre privée, M. Greer me communiqua le fait qu'il venait me voir en sa qualité d'agent de M. Buchanan qui, comme il l'alléguait, désirait m'associer à lui dans ses plans pour obtenir le contrôle du grand chemin de fer du sud. Je ne puis me rappeler exactement les paroles qui furent échangées entre M. Greer et moi, mais il suffit de dire que d'après ce qu'il me communiqua, je me persuadai que M. Buchanan était intéressé dans ce que j'avais découvert être la souscription de Wallace. Pour empêcher la ruine de M. Zimmerman il était absolument nécessaire d'établir l'illégalité de cette souscription. M. Greer me donna à entendre que Messrs. Parke et McLeod, d'Amherstburgh, agissaient de concert avec M. Buchanan dans ses plans au sujet du chemin de fer du sud, et que M. Buchanan désirait particulièrement que je m'associasse à eux, afin, disait-il, de prévenir les difficultés qui pouvaient survenir par la suite, lesquelles difficultés pouvaient avoir un bien mauvais effet sur le succès de l'entreprise. Sentant que j'étais tenu à tout événement de sauver M. Zimmerman, et sachant bien que si M. Buchanan eût crû sa position légale comme partie intéressée, ou à l'être plus tard, dans une souscription pour une somme suffisante pour lui donner le contrôle de la compagnie, il ne pouvait y avoir de raison pour qu'il s'occupât tant de moi, je considérai immédiatement les avances qu'il me faisait par l'entremise de son agent comme une preuve très forte qu'il n'avait pas confiance dans sa propre position; et comprenant combien il serait important d'avoir une preuve irréfragable du fait qu'il se sentait sur un terrain peu sûr, pour ne pas dire positivement dans la position d'un malhonnête homme, je résolus sur le champ d'adopter une ligne de conduite avec M. Greer qui pût l'engager à supposer que pour une certaine considération je consentirais

à m'associer à M. Buchanan. Premièrement, je dis à M. Greer que j'étais libre d'agir comme bon me semblait. M. Greer entra alors dans l'explication des avantages qui pouvaient me revenir si je me rendais aux désirs de M. Buchanan. Je donnai à entendre à M. Greer que je désirais me mettre dans une position à pouvoir faire quelque chose par le chemin de fer, et que le seul moyen honnête que je connaissais pour y parvenir était d'obtenir un contrat ou une part dans un contrat pour contraindre le chemin. M. Greer me laissa sous l'impression qu'il n'y aurait pas de difficulté à s'arranger avec moi, et me promit de m'écrire à son retour à Hamilton, après qu'il aurait vu M. Buchanan; ce qu'il fit dans les termes suivants :

HAMILTON, 28 février 1856.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai maintenant le plaisir de remplir la promesse que je vous ai faite l'autre jour de vous écrire. Dans mon entrevue avec vous samedi dernier, vous avez dû comprendre que je n'avais pas pour motif de vous engager à agir contre vos propres intérêts; qu'au contraire je vous rendais service en vous faisant connaître que vous n'apparteniez pas au bon parti.

Dans les mêmes circonstances que vous, mon jugement m'aurait dit qu'il était de mon intérêt de rester parmi les "*old folks*," comme M. Merriitt les appelle, "qui ont employé toute leur activité, toute leur énergie, dans l'affaire du chemin de fer du sud. Ils sont tous du même côté, et vous et vos amis êtes de l'autre.

J'ai cru, lorsque je suis allé vous trouver, et je crois encore, que personne ne pense à vous exclure ou à vous priver d'une part des avantages qu'il y aura à partager entre plusieurs.

Comme de raison, je ne pouvais point vous donner plus qu'à aucun autre ami l'assurance que vous auriez un contrat, mais je vous répète ce que je me croyais autorisé à vous dire alors que, pour ce qui est d'un contrat, vous seriez, en vous rangeant de notre parti, en bon chemin d'en obtenir un de préférence au moins à des étrangers, les soumissions étant les mêmes, et ceci, en matières de chemin de fer, vous garantit suffisamment un profit raisonnable.

Je sais bien que mes propositions sont vagues, mais en même temps je ne vois pas qu'elles puissent être autrement; cependant, toutes vagues qu'elles soient (j'espère que vous me pardonneriez si je m'exprime ainsi,) je crois qu'il est mieux qu'elles soient telles pour votre caractère comme homme politique et dans votre intérêt comme individu, et qu'elles valent ainsi mieux que n'importe quelle promesse vous pourriez avoir d'autres parties. C'est donc à cause de l'amitié que je vous porte que je vous ai fait connaître mes vues, qui ne sont nullement changées parce que j'ai vu et entendu dire depuis que j'ai eu le plaisir de vous voir à Sandwich.

Je serai heureux d'apprendre de vos nouvelles, et j'espère que j'aurai aussi le plaisir de pouvoir annoncer bientôt votre intention de travailler de concert avec les messieurs auxquels je suis lié dans l'entreprise dont il s'agit.

Je suis, mon cher monsieur,

Sincèrement votre obéissant serviteur,

JOHN H. GREER.

ARTHUR RANKIN, ECR., M.P.P., Windsor.

Subséquentement à la réception de cette lettre, M. Greer vint de nouveau d'Hamilton, pour me voir, et dans une conversation que nous eûmes ensemble à Windsor, il entra plus librement en explication sur les avantages qu'il était autorisé à m'offrir si je voulais m'associer à M. Buchanan. Il s'étendait sur les avantages politiques que je pouvais espérer, et surtout sur ceux d'une nature pécuniaire, s'exprimant de manière à me faire comprendre, sans le dire précisément, que je pourrais réaliser au moins £30,000, et obtenir de suite un chèque pour £5000. Je compris que les £30,000 devaient provenir d'un fonds de £150,000 que M. Buchanan allait tâcher d'établir de quelque manière, et que ce fonds serait divisé entre cinq personnes au nombre desquelles il me comptait. Le langage employé par M. Greer en cette circonstance, aussi bien que dans toutes les autres occasions, était excessivement vague, beaucoup ressemblant à celui généralement employé par son principal, M. Buchanan. Dans cette entrevue, je dis à M. Greer qu'il existait une difficulté entre la compagnie du grand chemin de fer occidental et moi même au sujet de la valeur d'un terrain qu'elle tenait de moi ; qu'il y avait eu un arbitrage par rapport à la valeur de cette propriété trois ou quatre ans auparavant ; que la somme qui me fut adjugée n'était que de £500, laquelle ne m'avait pas été payée par la compagnie dans le temps spécifié par sa charte, et que subséquemment j'avais refusé à la compagnie de lui laisser le terrain en question pour le prix adjugé par les arbitres, et que je désirerais avoir un nouvel arbitrage ; que si M. Buchanan voulait engager la compagnie à consentir à un nouvel arbitrage, je n'aurais plus d'objection à m'associer à lui. M. Greer retourna de nouveau à Hamilton sous l'impression que je consentirais à agir de concert avec M. Buchanan à certaines conditions.

Quelques jours après avoir vu M. Greer à Windsor, je réussis à ravoïr la possession du livre d'actions de la manière plus haut mentionnée, et désirant obtenir quelque proposition distincte et positive de la part de M. Buchanan, pour m'en servir plus tard comme de preuve qu'il connaissait l'illégalité de sa position, je télégraphai à M. Greer à Hamilton, l'informant que je m'étais procuré le livre d'actions, et que s'il voulait venir me trouver nous nous en parlerions. Au meilleur de ma connaissance, M. Greer vint, et nous eûmes une autre entrevue infructueuse. Enfin, le 6 août 1856, le jour précédant celui fixé pour l'élection des directeurs à Amherstburgh, M. Buchanan lui-même, accompagné d'un fils de l'hon. M. Merritt, vint chez moi, et après y être demeuré quelques instants, lui et son ami se levèrent pour partir. Je les accompagnai jusqu'à la porte, alors que M. Merritt marcha jusqu'au chemin en face de la maison et monta dans une voiture qui l'attendait, tandis que M. Buchanan se glissa par derrière la voiture, et à l'ombre de l'un des arbres dans la clairière commença à me faire ses propositions. Il débuta en disant qu'il désirait beaucoup d'avoir mon appui dans ses plans de chemins de fer. Il me dit qu'il connaissait les efforts que j'avais faits pour avancer les intérêts de la ligne sud, et que personne plus que moi n'avait droit de tirer avantage de l'entreprise en question ; qu'il regrettait de n'avoir pas été en état plus tôt de me faire ses propositions, mais qu'il était maintenant en position de me faire (ce à quoi il était autorisé par ceux qui agissaient avec lui pour la compagnie du grand chemin de fer occidental) les propositions distinctes et positions

suivantes, savoir : que si je voulais remettre le livre d'actions, reconnaître la légalité de sa position, agir avec lui à Amherstburgh le jour suivant, et le mettre par là en état de faire manquer les plans de M. Zimmerman, il était en position de m'offrir un contrat, ou une part dans un contrat qui serait donné à M. Van Voorhis et autres, avec l'assurance d'un profit de £50,000, que j'aurais le choix de devenir l'un des entrepreneurs avec mon nom paraissant dans le contrat, ou, si je le préférais, que mon nom ne paraîtrait pas, et que le contrat serait donné à d'autres parties et qu'il contiendrait une clause " que le bureau aurait le droit de retenir la somme de £50,000 sur le montant qui lui serait payé, pour me la donner." M. Buchanan s'expliqua aussi sur d'autres avantages qui me reviendraient politiquement parlant et autrement, si je voulais agir de concert avec lui et avec la compagnie du grand chemin de fer occidental. Il continua en disant que la ligne sud était réunie au grand chemin de fer occidental ; que le bureau des compagnies unies représentait un capital de six à sept millions de louis ; qu'un tel corps devait nécessairement exercer une très grande influence politique, et qu'en agissant avec lui, je pourrais m'assurer cette influence qui pourrait me mettre à même d'atteindre la plus haute position politique possible dans le pays ; que si je le désirais il était autorisé à m'offrir la place de vice-président de la compagnie du chemin de fer du sud, et qu'en cette qualité j'irais en Angleterre aider à prendre les arrangements nécessaires pour faire exécuter ses intentions, et que par ce moyen là je ferais la connaissance d'hommes éminents et de grands capitalistes avec qui je pourrais être à même d'établir des relations qui pourraient m'être plus tard du plus grand avantage dans des affaires de la nature de celle dont il s'agit.

M. Zimmerman, avec qui j'avais tenu une correspondance, et que j'avais invariablement informé des avances répétées qui m'avaient été faites par M. Buchanan par l'entremise de M. Greer, et que j'avais visité quelques jours auparavant aux Châtes, pour lui communiquer tout ce qui s'était passé, était attendu à Windsor ce soir-là. En réponse à M. Buchanan, je l'informai que je serais à Windsor lorsque M. Zimmerman arriverait, et que je lui communiquerais immédiatement ce qui s'était passé entre nous. Sur cela M. Buchanan partit, et je rencontrai M. Zimmerman à Windsor le soir afin d'arranger avec lui un plan d'opérations pour le lendemain à Amherstburgh. En arrivant au dernier endroit mentionné, le matin du 7 d'août, accompagné par M. Zimmerman, l'hon. J. C. Morrison, et plusieurs autres amis, je trouvai les habitants du village réunis en grand nombre dans les rues, et évidemment dans un état d'excitation extraordinaire, ayant le jour précédent adressé une circulaire à tous les membres du comité provisoire, les priant de s'assembler à Horseman's Hotel, à 11 heures A. M., pour ouvrir les livres d'actions, afin de donner aux actionnaires présents l'occasion d'élire un bureau de directeurs. M. Larwill, M. McBeth, M. Southwick et moi, quatre des membres du comité provisoire, nous nous étions rendus à l'heure et au lieu ci-dessus mentionnés, et M. Zimmerman et un certain nombre d'autres actionnaires étant présents, un bureau de directeurs fut régulièrement élu. Les trois autres membres du comité provisoire quoique invités à notre assemblée refusèrent d'y prendre part, et se rendirent avec M. Buchanan et un certain nombre d'autres personnes

favorables à ses prétentions à la halle de la ville où ils tinrent une autre assemblée et élirent un bureau de directeurs opposé aux intérêts de M. Zimmerman. Durant l'assemblée tenue à Horseman's Hotel, l'hon. M. Morrison agit comme notre conseil, et de sa propre main rédigea des résolutions qu'il nous recommanda d'adopter, afin que les actes de l'assemblée fussent légaux.

Vers le commencement de septembre suivant, en conformité de la réquisition de M. Zimmerman agissant d'après les conseils de M. Morrison, une assemblée, composée des membres du comité provisoire et des directeurs élus qui étaient favorables à M. Zimmerman, fut tenue à St. Thomas, alors que des résolutions furent adoptées à l'unanimité pour autoriser une poursuite immédiate en chancellerie contre le bureau de Buchanan, et nommant M. Miles O'Reilly comme conseil pour intenter la poursuite.

Immédiatement après cette assemblée, M. Zimmerman partit pour l'Angleterre, devancé dans ce voyage par M. Buchanan. A son retour d'Europe en octobre, M. Zimmerman m'informa qu'il avait pris des arrangements en Angleterre par lesquels M. Buchanan était convenu de dissoudre son bureau de directeurs à son retour en ce pays, et d'abandonner ses prétentions au contrôle du chemin de fer du sud à des conditions que M. Zimmerman considérait avantageuses, mais dont il ne m'a pas révélé la nature. Malgré cela, cependant, pour des raisons que je n'ai pu connaître que dernièrement, M. Buchanan ne put pas engager son bureau de directeurs à l'aider à conclure l'arrangement arrêté entre M. Zimmerman et lui en Angleterre,—mais depuis le commencement de la présente session, feu M. Zimmerman vint me trouver à la chambre d'assemblée et me mit entre les mains certains papiers, recommandant d'en prendre copie. Ces papiers sont comme suit :

Convention entre John McLeod, Theodore Park et William Wallace de première part, et Isaac Buchanan de seconde part.

1o. Les parties de première part consentent avec plaisir à co-opérer avec la partie de seconde part pour la mettre en état de remplir son arrangement avec MM. Zimmerman et Wythes, daté de Liverpool, le 26 septembre, au sujet du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, et elles consentent aussi à rembourser à la partie de seconde part, en signant la présente convention, les sommes déposées par elle à la banque du Haut-Canada comme premier versement de dix pour cent sur ses actions.

2o. En considération de ce que dessus, la partie de seconde part cède ses droits à la somme de sept mille cinq cents louis, (étant partie de celle de huit mille louis qui lui a été garantie par l'arrangement entre elle et MM. Wythes et Zimmerman,) aux parties de première part, par portions égales, savoir : deux mille cinq cents louis à John McLeod, deux mille cinq cents louis à Theodore Park, et et deux mille cinq cents louis à William Wallace,—la partie de seconde part se réservant seulement le droit de réclamer ce qu'elle a déboursé pour le chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, et qu'elle pourrait ne pas recouvrer de la compagnie ou des compagnies unies.

30. La présente convention est maintenant conclue spécialement pour remplacer tous arrangements antérieurs, écrits ou verbaux, entre les parties de première part et de seconde part.

TORONTO, 6 mars 1857.

John McLeod, écr.,

MONSIEUR.—Dans le règlement des difficultés au sujet de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, il est entendu (et je m'y oblige par le présent,) que vous et M. T. J. Park et M. William Wallace serez payés par la compagnie, de la somme de deux mille cinq cents louis chacun, pour les services préliminaires que vous avez rendus à la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas. La dite somme payable argent comptant ou en actions payées au pair à l'ouverture du chemin.

Je suis, Monsieur,

Votre, etc ,

(Signé,)

SAMUEL ZIMMERMAN.

Il m'informa en même temps que tels étaient les arrangements pris par toutes les parties nommées dans la convention, lesquelles devaient se réunir le lendemain ou le surlendemain pour la signer, et pour, de cette manière, mettre une fin à toutes difficultés.

Je vis ensuite M. Zimmerman le matin du 12 mars, jour auquel il fut tué, alors qu'il m'informa, à ma grande surprise, qu'il s'était élevé de nouvelles difficultés, provenant de ce que M. McLeod avait fait une demande pour une plus forte somme. Le lundi suivant, en revenant de l'enterrement de M. Zimmerman, M. O'Reilly me dit aussi que la raison pour laquelle les papiers n'avaient pas été signés était que M. McLeod avait demandé une somme additionnelle de £1000 pour lui. Le lendemain de l'enterrement de M. Zimmerman, M. Galt vint me trouver à la chambre d'assemblée, et dans une conversation que nous eûmes ensemble à la bibliothèque, il me dit qu'il venait me trouver pour savoir si je voudrais intervenir dans la passation d'un contrat par lequel MM. Gzowski et Cie. seraient placés dans la position qu'occupait M. Zimmerman avant sa mort, par rapport à l'arrangement conclu entre MM. Wythes et Zimmerman en Angleterre, le 26 septembre dernier. Je répondis à cela que je ne me sentais pas libre de le faire sans consulter d'abord les exécuteurs testamentaires ou les représentants de M. Zimmerman. Le même soir, j'informai l'Hon. M. Morrison (et l'un des exécuteurs testamentaires de M. Zimmerman) de ce qui s'était passé entre M. Galt et moi. Après cela, j'eus plusieurs entrevues avec M. Morrison, dans chacune desquelles il m'assura que lui et les exécuteurs testamentaires de M. Zimmerman appréciaient la conduite franche et loyale que j'avais toujours tenue à leur égard, et qu'ils ne feraient rien d'important dans l'affaire du chemin de fer du sud sans me consulter ou me laisser savoir leurs intentions. Ne voulant entrer dans aucun arrangement qui pût impliquer une reconnaissance de ma part que la souscription de Wallace était honnête et que le bureau de M.

Buchanan avait été légalement élu, et trouvant que les exécuteurs testamentaires de M. Zimmerman transigeaient avec d'autres parties sans me consulter, je me crus de ce moment là délié de toute obligation envers eux ; et ayant toujours été opposé au plan de réunir en une seule compagnie celles d'Amherstburgh et St. Thomas, et de Woodstock et du lac Erié, (auquel plan je n'avais consenti que du vivant de M. Zimmerman,) parce que l'ayant tenté en deux occasions différentes, j'avais reconnu l'impossibilité d'obtenir une charte pour une ligne directe, après m'être consulté avec quelques-uns de mes amis, qui me donnèrent l'assurance de leur appui, je me décidai à faire un essai. Avant de me décider ainsi, cependant, M. Vansittart, de Woodstock, vint me trouver et m'offrit ses services dans la vue d'effectuer un arrangement satisfaisant entre le parti Buchanan et moi. Quoique nous nous connussions *bien peu, très certainement*, il commença par me faire, je pourrais dire des protestations d'amitié. Il me dit que si je voulais être "assez bon" pour lui accorder ma confiance il ét. it persuadé qu'il pouvait me rendre un service très important. Il entra ensuite dans des explications sur les circonstances dans lesquelles il se trouvait, et finit par m'informer qu'il s'attendait à être payé pour ses services, et qu'il aimerait que la somme qu'il aurait à recevoir fût déterminée d'avance. Je connus donc de suite mon homme, et je compris comment il fallait agir avec lui. Je commençai alors par lui dire qu'avant qu'il pût raisonnablement s'attendre à ce que je lui promisse une somme déterminée pour ses services, il était à propos qu'il m'expliquât quelle serait la nature de ces services ; sur quoi il me dit qu'il pensait pouvoir engager les parties avec qui il se proposait de négocier de ma part, à mettre à effet l'arrangement entre feu M. Zimmerman et moi, et que s'il y réussissait il croyait que £2000 seraient pour lui une bien petite somme pour un service d'un telle importance. Amusé du sang froid avec lequel il me faisait cette proposition, et du style diplomatique du petit gentilhomme, et désirant le sonder d'avantage, je lui dis que je croyais que la moitié de cette somme le dédommagerait bien pour les quelques jours qu'il serait occupé à négocier pour moi. A cela il répondit, que pour un gentilhomme il était difficile d'entrer en discussion sur un sujet aussi délicat, mais qu'il croyait mes offres suffisamment libérales. Ainsi se termina notre première entrevue, et immédiatement après M. Vansittart se mit à l'œuvre, et je dois lui rendre la justice de dire qu'il se montra très actif, car il fit plusieurs voyages à Toronto, Hamilton et Woodstock, allant et revenant avec une célérité vraiment étonnante. A la fin, découragé par l'insuccès de ses efforts, il me demanda de vouloir lui donner un écrit pour faire voir qu'il était réellement autorisé à agir pour moi, et ce à quoi je voudrais consentir ; sur quoi je lui donnai le mémoire qu'il a depuis publié, et pour l'encourager à de nouveaux efforts, je lui dis que s'il pouvait faire consentir les parties avec qui il négociait à me payer £50,000 pour ma part dans le contrat, je lui accorderais £10,000 pour son trouble. Pour le coup, il trouva cette somme positivement libérale, et il est inutile d'ajouter qu'il recommença ses négociations avec une nouvelle énergie et avec toute la détermination d'un diplomate rusé et profond. Depuis l'entrevue ci-dessus mentionnée, je ne puis me rappeler avoir rien appris de M. Vansittart à venir jusqu'à ces jours derniers. Pourquoi il n'est pas venu me retrouver pour me faire rapport de progrès, je me perds en conjectures, à moins que le *sage*

“ Isaac ” n’ait jugé à propos de le retenir auprès de lui comme aviseur *confidentiel*. Durant l’entrevue que j’eus avec M. Morrison, je le sollicitai à plusieurs reprises d’introduire un bill pour incorporer une nouvelle compagnie pour construire une ligne directe depuis la rivière Niagara jusqu’à la rivière Détroit, mais bien qu’il admît qu’une ligne indépendante serait de beaucoup préférable à l’union projetée entre les compagnies de Woodstock et du lac Erié, et d’Amherstburgh et St. Thomas, il exprima ses craintes sur la possibilité de faire passer le bill, et je ne pus l’engager à l’introduire. Il y a environ un mois, sans m’avoir informé de ses intentions, M. Morrison alla à Woodstock et entra dans des arrangements en vertu desquels il fut fait président de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié ; et d’après tout ce que je pus apprendre (car M. Morrison, bien qu’il eût tous les jours l’occasion de le faire, n’est jamais entré en communication avec moi après son retour de Woodstock), je fus porté à croire que son intention était d’admettre la légalité du contrat qu’on disait avoir été donné récemment par le bureau (celui de Buchanan) de la compagnie du chemin de fer d’Amherstburgh et St. Thomas, lequel bureau M. Morrison avait toujours prétendu être illégalement constitué. J’aurais dû avoir mentionné plus tôt que dans plus d’une occasion avant la mort de M. Zimmerman, j’avais exprimé à ce dernier, ainsi qu’à M. Morrison, ma surprise et mon désappointement de ce qu’après plusieurs mois la poursuite en chancellerie avait fait si peu de progrès. Leur réponse était toujours qu’ils n’aimaient pas à hâter la poursuite avant que la cour eût décidé de la légalité de la constitution des deux bureaux, mais je n’ai jamais bien compris pourquoi ils avaient ces craintes à venir jusqu’au mois dernier, alors qu’ayant obtenu possession de tous les rapports pour et contre des parties contestantes, je devins fermement convaincu (et toute personne impartiale qui se donnera le trouble de lire tous les papiers dans la poursuite en viendra nécessairement à la même conclusion) que la prise d’actions par feu M. Zimmerman aussi bien que par M. Wallace n’était rien de sérieux, et qu’en réalité M. McBeth, M. Kolfage et moi nous étions les seuls qui nous fussions conformés aux exigences de la charte en déposant *nos propres* deniers dans une banque incorporée, de bonne foi et dans le temps voulu.

Sur les £25,000 que M. Zimmerman prétendait avoir déposés dans sa propre banque au crédit de la compagnie du chemin de fer d’Amherstburgh et St. Thomas, pas un liard n’a été dépensé, ni un seul chelin de la somme subséquemment déposée par M. Buchanan au crédit de la même compagnie n’a jamais été retiré de la banque, et il n’a jamais été fait pour un sou d’ouvrage sur le prolongement de la ligne de Woodstock et du lac Erié ni sur celle d’Amherstburgh et St. Thomas.

Les conditions auxquelles a été accordée la charte pour les prolongements de la ligne de Woodstock et du lac Erié n’ont pas été remplies, et le délai dans lequel l’acte exige que la construction de ces prolongements soit commencée expirera lundi prochain, le 18 courant.

Enfin, il ne me reste plus qu’à dire, en réponse aux accusations portées contre moi par mes adversaires : “ que j’ai introduit le bill pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer du sud, uniquement dans le but de me faire

acheter," comme mes adversaires appellent cela ; qu'en trois occasions différentes dans un pareil nombre de semaines, des offres m'ont été faites pour m'engager à abandonner le parti que j'avais pris, et que je n'avais qu'à les accepter pour m'assurer une fortune que je n'aurais jamais pu obtenir par aucun autre moyen. La dernière de ces offres me fut faite par le receveur-général dans un mémoire écrit de sa main et qui est conçu dans les termes suivants :

" Le bill de M. Rankin sera passé avec une clause faisant des actions possédées par M. Buchanan des actions de la ligne directe. La compagnie aura le droit de s'unir à celle de Woodstock et du lac Erie, et le paiement de l'intérêt sur les £145,000 des municipalités sera garanti et payé au gouvernement pour les dites municipalités, jusqu'à ce que la ligne de Woodstock et du lac Erie soit terminée, ou bien le gouvernement acceptera en paiement de cet intérêt des bons de la ligne sud. Les directeurs provisoires devront convenir à toutes les parties. La ligne sera commencée de suite. M. Rankin aura sa part dans le contrat tel que convenu, entre M. Zimmerman et Messrs. Wythes et Buchanan, en juillet 1856."

J'ai, cependant, promptement rejeté toute proposition de compromis qui m'a été faite, simplement parce que je ne saurais, pour aucune considération quelconque, mettre la main à l'exécution de plans honteusement conçus dans le dessein de frauder.

D'après le plan de fusion de Messrs. Buchanan et Morrison, le capital social de la compagnie unie serait de £2,000,000, et le premier versement de dix pour cent sur ce capital se monterait à £200,000, laquelle somme serait appliquée comme suit, savoir :

Frais de protêt et dommages encourus sur lettres de change tirées l'été dernier sur la compagnie du grand chemin de fer occidental, et qu'on a refusé d'escompter.....	£ 18,000
Montant payé par M. Buchanan à-compte de l'intérêt sur la dette des municipalités, en août dernier.....	18,000
Montant payé à M. De Blaquière par M. Buchanan, en août dernier, pour obtenir le contrôle du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié.....	25,000
Montant payé à M. O'Reilly.....	7,500
Montant que M. Buchanan a promis de payer à Messrs. Park, McLeod et Wallace.....	16,000
Dette des municipalités.....	150,000
	£234,000

La totalité de cette somme énorme sortirait de la poche des actionnaires anglais, et serait dépensée comme ci-dessus avant qu'une seule pelletée de terre fût enlevée, ou qu'une heure d'ouvrage fût employée dans la construction du chemin ; et à part cela, le plan de fusion entraînerait la dépense sans néces-

sité d'une somme de £400,000 de plus pour construire le chemin de traverse de Woodstock à Port Dover, faisant en tout une somme ronde de £634,000 des fonds de la compagnie, souscrits pour construire le chemin de fer du sud, qui serait engloutie dans des dépenses inutiles.

L'heure étant arrivée pour le sous-comité de s'ajourner,

Le témoin se retire.

Sur la proposition faite au comité, par M. Rankin, de reprendre la considération du bill pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer du sud,

Ordonné Que la chambre de comité soit évacuée.

Le comité délibère.

M. Bowes propose que le bill pour l'incorporation de la compagnie du grand chemin de fer du sud soit pris en considération mardi prochain, et que cette mesure soit le premier item de l'ordre du jour.

Sur quoi le comité se divise, et les noms étant appelés sont pris comme suit :

Pour :
 Messrs. Bellingham,
 Bowes,
 Bureau,
 Christie,
 Clarke,
 Foley,
 Macdonald, proc.-gén.
 Mongenais,
 Papin,
 Rankin,
 Simard.
 Smith, James.—12.

Contre :
 Messrs. Daly,
 Lemieux,
 Morrison, Angus,
 Morrison, Jos. C.—4.

Ainsi cette résolution a été résolue affirmativement.

Les portes s'ouvrent ensuite.

Ajourné à lundi prochain, à 11 heures a. m.

Lundi, 18 Mai 1857.

LE COMITÉ S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

- L'HON. W. B. ROBINSON, VICE-PRESIDENT,
M. BELLINGHAM,
M. BOWES,
M. BROWN,
M. BUREAU,
L'HON. M. CAUCHON,
M. CHRISTIE,
M. CLARKE,
M. A. A. DORION,
M. FOLEY,
L'HON. M. LEMIEUX,
M. MONGENAI,
M. ANGUS MORRISON,
M. PAPIN,
M. RANKIN,
M. SIMARD, et
M. WILSON.

Le greffier met devant le comité les délibérations du sous-comité du vendredi et du samedi d'auaravant, comme suit :

Vendredi, 15 Mai 1857.

LE SOUS-COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

M. BOWES,
M. CLARKE,
M. DALY, et
M. RANKIN.

Les conseils en faveur du bill sont présents.

Les conseils contre le bill sont présents.

John George Vansittart, écr , est appelé et interrogé.

[Par le conseil de M. Buchanan.]

Ques. 58. Avez-vous eu en aucun temps, et quand, quelque conversation avec M. Rankin au sujet de ses réclamations contre la succession de M. Zimmerman?—*Rép.* J'ai eu plusieurs conversations avec M. Rankin à ce sujet, je ne me rappelle pas précisément en quel temps, mais il y a de cela quelques semaines. Ces conversations ont toutes eu lieu, je crois, à Toronto, et principalement à Sword's Hotel où pensionnait M. Rankin. Ces conversations portaient sur la nature précise des réclamations de M. Rankin contre M. Zimmerman dans l'affaire du chemin de fer du sud.

Ques. 59. Est-ce que M. Rankin vous a expliqué dans quelqu'une de ces occasions la nature précise de ses réclamations? Si oui, quelle est-elle?—*Rép.* M. Rankin m'expliqua que sa réclamation était fondée principalement sur une convention de la part de M. Zimmerman, et dûment scellée, portant qu'il aurait une part dans le contrat pour la construction du chemin à l'ouest de St. Thomas; cette part, à ce que je compris, était pour un quart du chemin. M. Rankin estimait que sa part dans le contrat valait au moins £50,000. Il me dit ensuite qu'il consentirait à agir de concert avec M. Buchanan, s'il lui garantissait la somme de £25,000, par une clause expresse dans son marché avec M. Zimmerman. M. Rankin me donna aussi à entendre que par un autre arrangement avec M. Zimmerman il avait le privilège d'employer un sous-entrepreneur pour la confection d'une certaine partie de l'ouvrage, et qu'il estimait ce privilège à la somme de £12,500.

Ques. 60. Vous dit-il d'abord qu'il avait droit d'exiger telle part dans le contrat en vertu de son marché avec M. Zimmerman, ou d'en exiger l'équivalent?—*Rép.* M. Rankin me parla d'abord de son droit à une part dans le contrat, avant de me faire la proposition pour les £25,000 dont je viens de parler. Il me mentionna ensuite qu'il accepterait £25,000 comme l'équivalent de sa part dans le contrat, pourvu que M. Zimmerman les lui fit toucher dans un certain temps donné.

Ques. 61. Vous dit-il alors qu'il allait introduire un bill pour l'incorporation d'une nouvelle compagnie, ou qu'il était nécessaire qu'un tel bill fût introduit?—*Rép.* Non; il me mentionna son intention (s'il ne pouvait s'arranger avec M. Buchanan) d'introduire un bill pour légaliser les actes de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas dont il était président, dans la vue, je suppose, d'unir plus tard cette compagnie à celle du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, mais il ne me dit pas qu'il avait l'intention d'introduire un bill pour une ligne directe.

Ques. 62. Exprima-t-il ou non le désir de voir commencer les travaux sur la ligne du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas si ses propositions étaient acceptées, ou qu'il était prêt à aider dans la mise à exécution de la vieille charte?—*Rép.* M. Rankin me dit expressément qu'il était prêt à aider à mettre la vieille charte à exécution si les propositions que je lui faisais étaient acceptées.

Ques. 63. Vous dit-il que dans le cas où ses propositions seraient rejetées il entraverait la mise à exécution de la vieille charte?—*Rép.* M. Rankin a toujours dit que si M. Buchanan n'acceptait pas ses conditions il ferait manquer son plan.

Ques. 64. M. Rankin vous a-t-il député pour agir de sa part touchant cette réclamation, et si oui, avec qui avez-vous communiqué?—*Rép.* M. Rankin accepta ma médiation comme négociateur entre lui et M. Buchanan. Il préféra que, comme son agent, je communiquasse directement avec M. Buchanan, mais sur ce que je lui représentai que l'affaire était compliquée, il me donna plein pouvoir de communiquer avec qui je jugerais à propos de le faire pour atteindre mon but. A cette fin, et avec une telle sanction, j'eus des entrevues avec M. Buchanan, Phn. M. Morrison, M. O'Reilly, et avec quelques autres personnes intéressées, ou que je supposais indirectement concernées avec les directeurs dans le bureau du chemin de fer. Je ne me suis pas sans doute communiqué pleinement à tous dans tous les cas, mais j'ai agi suivant que les circonstances l'exigèrent.

Ques. 65. Quel a été le résultat définitif de vos entrevues?—*Rép.* L'insuccès de ma méditation.

Ques. 66. A-t-il été fait par vous ou par M. Rankin quelque proposition par écrit, et si oui, par qui a-t-elle été dressée?—*Rép.* Une proposition par écrit, en forme de mémoire, me fut confiée par M. Rankin pour servir définitivement de base aux négociations. Elle était écrite de sa propre main.

Ques. 67. Produisez ce papier.—*Rép.* Je produis maintenant le mémoire original :

(Copie)

Memo. pour M. Vansittart.

Si M. Buchanan et M. Street (ce dernier de la part de M. Wythes) veulent s'engager à faire exécuter les arrangements arrêtés entre M. Zimmerman et moi-même au sujet du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, et à protéger pleinement les droits qui m'ont été assurés par M. Zimmerman par un écrit signé

de sa propre main, et de plus à protéger les droits de toutes les autres parties résultant du fait de feu M. Zimmerman, et qui se trouvent consignés dans un écrit dûment signé, j'abandonnerai toute opposition à leurs plans, et ferai tout en mon pouvoir pour concilier toutes les parties intéressées.

Ques. 68. Connaissez-vous la ligne actuelle projetée de Détroit à la rivière Niagara ; si oui, est-ce une route désirable ?—*Rép.* Je connais toute la ligne, mais autrement que par plans et cartes ; je l'ai toujours considérée avantageuse ; j'ai entendu dire qu'elle l'était.

Ques. 69. Croyez-vous que l'opinion publique soit en faveur du bill de M. Rankin, ou autrement ? *Rép.* Dans la partie du comté où je réside son bill est vu défavorablement, principalement parce qu'il ne protège pas les municipalités et les individus à l'égard des sommes d'argent considérables qu'ils ont souscrites et qui ont été dépensées sur le chemin, sur la foi d'actes du parlement existants.

Ques. 70. Dites tout ce que vous savez de l'affaire maintenant sous considération.—*Rép.* Je sais bien que la réussite du plan actuel de M. Rankin ferait manquer celui de MM. Wythes et Buchanan et causerait un tort considérable aux municipalités intéressées, et particulièrement aux propriétaires et aux contribuables de Woodstock. Je donnerai pour preuve de ce que j'avance le fait qu'il y a deux ou trois ans, alors qu'on considérait que le chemin de fer se ferait, la propriété augmenta tout à coup de valeur d'une manière considérable. Plusieurs personnes achetèrent des lots, se fiant sur la construction du chemin. Moi-même je fis l'acquisition de quelques lots pour la somme de £3,500, sur laquelle je payai un à-compte, la balance restant due avec des intérêts. Si notre chemin n'était construit la propriété diminuerait de valeur et je me trouverais dans l'embarras, au lieu que je ne perdrais rien s'il se construisait. Plusieurs autres qui se trouvent dans le même cas, ont les mêmes craintes que moi. Je ne suis nullement intéressé dans les contrats, ni dans aucune spéculation de chemin de fer, et je ne vois pas que je puisse rien dire de plus dans l'affaire en question.

Transquestionné [*Par les conseils en faveur du bill.*]

Ques. 71. Pour qui fûtes-vous trouver d'abord M. Rankin au sujet de cette affaire ?—*Rép.* Pour moi-même.

Ques. 72. Ne vous êtes-vous pas consulté avec quelqu'un avant de le faire ?—*Rép.* Personne ne connaissait mon intention d'entrer en communication avec M. Rankin, si ce n'est M. McClenaghan, de Woodstock, qui s'intéressait pour M. Rankin dans l'affaire.

Ques. 73. Quels sont les individus que le bill de M. Rankin manque de protéger par rapport aux sommes d'argent dépensées par eux, et dites par rapport à quelles sommes ?—*Rép.* Je comprends qu'il ne protège ni M. Buchanan ni la succession de feu M. Zimmerman par rapport à certains deniers dépensés, ou certaines obligations encourues par eux, bien que je ne connaisse pas assez leurs affaires pour indiquer les sommes. Je puis ajouter cependant, que plusieurs autres individus sont indirectement intéressés et qu'ils perdront beaucoup si

l'ancien plan manque de réussir, pour s'être hasardés comme moi dans certaines dépenses et certaines entreprises de bonne foi et se fiant sur la construction du chemin.

Ques. 74. Avez-vous gardé en votre possession le mémoire que vous dites que M. Rankin vous a confié?—Si oui, comment M. Buchanan et autres ont-ils pu le faire publier, et cette publication a-t-elle été faite de votre consentement?—*Rép.* Je n'ai pas toujours eu le mémoire de M. Rankin en ma possession. Je l'ai passé d'abord à M. O'Reilly, comme représentant avec M. Buchanan et M. Street (l'agent de M. Wythes) les intérêts de Zimmerman dans le contrat. M. Buchanan m'avait lui-même informé auparavant qu'il était impossible pour lui aussi bien que pour M. Street de transiger directement avec M. Rankin, mais que les réclamations de M. Rankin contre la succession de M. Zimmerman viendraient dans l'arrangement général qui serait pris avec les exécuteurs testamentaires de M. Zimmerman, et que M. O'Reilly était la personne avec qui on aurait à transiger. J'avais été informé par M. Rankin qu'il avait des objections très fortes à entrer en communication avec M. O'Reilly sur le sujet en question. Je savais bien en même temps, d'après les observations répétées de M. Buchanan, que je ne pourrais parvenir à prendre des arrangements avec lui et M. Street, pour M. Rankin, que par l'entremise de M. O'Reilly ou avec son aide. Je compris donc que l'occasion se présentait pour moi de pouvoir être utile à M. Rankin comme agent pour transiger avec une tierce personne avec laquelle il ne pouvait lui-même communiquer personnellement. Dans la circonstance en question, ne pouvant voir M. Buchanan parce que je me trouvais dans la nécessité de me rendre à Woodstock, je passai le mémoire de M. Rankin à M. O'Reilly pour qu'il le communiquât à M. Buchanan et à M. Street. M. O'Reilly se montra prêt à concourir dans ce qui serait proposé pour assurer la réclamation de M. Rankin contre la succession de M. Zimmerman. Je crois que ce fut le vendredi, ou peut-être le jeudi dans l'après-midi, que je vis M. O'Reilly et que je lui donnai le mémoire. Le lundi suivant, il fut tenu aux Chutes une assemblée composée des exécuteurs testamentaires de feu M. Zimmerman et des personnes ayant les mêmes intérêts qu'eux, pour décider s'ils mettraient à exécution le contrat de chemin de fer passé par M. Zimmerman, ou s'ils substitueraient quelques parties pour les représenter dans l'affaire; en un mot, pour s'entendre définitivement sur ce qu'ils feraient par rapport au chemin au nom de la succession Zimmerman, à ce que je fus informé. En cette occasion, il était évident qu'il fallait faire connaître autant que possible quelles étaient les vues de M. Rankin, afin qu'elles pussent être favorablement considérées. Je pensais que l'exhibition du mémoire de M. Rankin, qui faisait connaître qu'il était prêt à accepter un certain arrangement, les engagerait à se rendre à ses conditions, et en conséquence je me crus justifiable de laisser le mémoire entre d'autres mains que les miennes pour être produit aux Chutes, s'il était nécessaire. Lorsque je donnai le mémoire, cependant, il fut bien expliqué et bien compris qu'il me serait remis après la négociation comme étant ma propriété à moi. S'il a été publié, il ne l'a certainement pas été avec mon consentement.

Ques. 75. Quand avez-vous acheté les lots dont vous avez parlé?—*Rép.* En différents temps; en 1854, je crois.

[*Par les conseils en faveur du bill*].

Ques. 76. Connaissez-vous quelque chose de quelque arrangement entre les municipalités et M. O'Reilly, agissant au nom de la succession Zimmerman, et avez vous entendu parler de l'introduction d'un bill se rattachant à cet arrangement? Si oui, dites quel était cet arrangement, quelles mesures ont été prises pour y parvenir, et qui l'a fait manquer, et dans quel but et par quel moyen?—*Rép.* Je ne puis réell. ment rien en dire, attendu que je n'étais point partie à l'arrangement en question.

Le témoin alors se retire.

L'hon. *M. Joseph C. Morrison* est appelé et interrogé.

[*Par le conseil de M. Buchanan.*]

Ques. 77. Etes vous actionnaire dans une ou plusieurs des compagnies unies? Sinon, l'étiez-vous en aucun temps, et quand avez-vous cessé de l'être?—*Rép.* Je ne le suis pas à présent, mais je suis devenu actionnaire de la compagnie de Woodstock et du lac Erié le 10 du mois dernier, et j'ai cessé de l'être le 10 du courant.

Ques. 78. Avez-vous quelque intérêt dans quelqu'une des sections de la ligne unie, et si oui, en quoi consiste cet intérêt?—*Rép.* Je n'ai aucun intérêt dans aucune des sections de la ligne unie.

Ques. 79. Connaissez-vous pourquoi l'on n'a point travaillé au chemin d'Amherstburgh et St. Thomas? Si oui, dites pourquoi.—*Rép.* A cause de la poursuite en chancellerie intentée par le bureau de directeurs, dont M. Rankin était le président, contre le bureau présidé par M. McLeod, pour décider de la validité de l'élection des directeurs. Depuis la mort de M. Zimmerman, la réclamation faite par M. Rankin a empêché l'union des deux compagnies et l'exécution des travaux sur la ligne directe.

Ques. 80. Quand et sous quelles circonstances avez vous été informé du fait que M. Rankin était intéressé dans le contrat de feu M. Zimmerman, et comment y était-il intéressé?—*Rép.* Je crois avoir été informé de ce fait par M. Rankin lui même, sur ce que je lui communiquais que M. Buchanan, M. O'Reilly, représentant les municipalités, et M. Street, représentant les entrepreneurs anglais, consentaient tous à l'union des trois bureaux de directeurs, à protéger les intérêts des municipalités et de la succession Zimmerman, et à rembourser les avances faites pour les chemins. En communiquant ceci à M. Rankin, il me parla du contrat entre le bureau d'Amherstburgh et M. Wythes, et me dit que la succession Zimmerman avait consenti à abandonner ce contrat, et que lui (M. Rankin) était intéressé dans ce contrat pour un quart. Je ne vis pas alors le contrat, mais j'écrivis immédiatement aux exécuteurs testamentaires pour en avoir une copie, laquelle je reçus par la malle. Je communiquai cette information aux parties intéressées. Le jour suivant celui où j'avais reçu la copie, M. Vansittart, comme ami ou agent de M. Rankin, vint exprès me trouver en qualité de représen-

tant de la succession Zimmerman, et me mentionna la réclamation de M. Rankin comme étant de £50,000, et qu'il désirait qu'elle fût assurée avant qu'aucune fusion ou qu'aucun règlement eût lieu. Je dis à M. Vansittart que j'avais une copie du contrat, et que le contrat ne lui donnait que £25,000 que je tâcherais de lui faire obtenir des exécuteurs et des autres intéressés. M. Vansittart me dit aussi que M. Rankin réclamait en outre en vertu d'un autre arrangement une somme de \$50,000 au moins. Je répliquai à M. Vansittart que cette réclamation était tout-à-fait hors de question. J'eus ensuite plusieurs autres entrevues avec lui. Cette réclamation fut considérée si extravagante par toutes les parties que les négociations furent suspendues, et rien n'a été fait depuis à venir jusqu'au moment où M. Rankin a donné avis de son bill, lequel a entravé complètement le règlement de l'affaire.

Ques. 81. Quel est le président de la compagnie qu'on veut aujourd'hui abolir, et quel en est le vice-président? *Rép.* A. Rankin, écr., M. P. P., le président, et G. McBeth, écr., M. P. P., le vice-président.

Ques. 82. Avez-vous fait des efforts pour réunir les diverses compagnies existantes, et si oui, quand et comment?—*Rép.* Avant la mort de M. Zimmerman, je n'ai point pris part dans les efforts qu'on faisait pour réunir ces compagnies. Peu de temps après sa mort (ayant été l'un de ses amis intimes), les administrateurs de la succession me prièrent de les aviser, et me donnèrent plein pouvoir de prendre le meilleur arrangement que je pourrais pour la réunion des diverses compagnies et la protection des intérêts de la succession. Je me mis en communication avec toutes les parties, et je pris un arrangement par lequel il fut arrêté (comme le voulait M. Zimmerman, et comme il m'avait dit le jour de sa mort que la chose se ferait,) que l'union aurait lieu, et que les travaux seraient commencés aussitôt que les règlements des municipalités intéressées dans le chemin de Woodstock seraient ratifiées, ratification dont M. Zimmerman s'attendait à avoir la nouvelle le soir même du jour de sa mort. Les trois bureaux de directeurs ont passé des résolutions depuis trois semaines et sont convenus d'une fusion des diverses compagnies telle que projetée en premier lieu par l'acte de la dernière session et par les règlements des municipalités.

Ques. 83. Avez-vous été en aucun temps, et quand et pourquoi, l'un des directeurs de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié? L'êtes-vous encore, et si non, quand et pourquoi avez-vous résigné?—*Rép.* J'ai été nommé directeur, comme je l'ai dit auparavant, le 10 du mois dernier, et élu président. J'ai résigné le 10 du courant ma charge de président et celle de directeur, et j'ai vendu pour me qualifier les actions qui m'avaient été transportées par M. Vannorman. J'ai résigné, parce que je n'avais consenti à faire partie du bureau, de même que M. Ridout, le caissier de la banque du Haut-Canada, que sur les sollicitations pressantes des parties en difficulté, et dans la vue de les réconcilier ensemble. Je l'ai fait, pour ainsi dire malgré moi, et dans l'espérance seulement de voir commencer immédiatement la ligne directe, et pour protéger les intérêts des municipalités. Je devais cesser d'être directeur dans le mois de juin. Mais comme je l'ai déclaré au bureau dans ma résignation, je crus de

mon devoir de cesser de faire partie de la compagnie, parce que l'enquête parlementaire pendante se rapportait à des affaires qui ne me concernaient nullement.

Ques. 84. Vous dites que vous n'avez pu atteindre l'objet que vous aviez en vue en entrant dans le bureau des directeurs—à quoi attribuez-vous cela ?—

Rép. Principalement aux difficultés provenant de la réclamation faite par M. Rankin, et à l'introduction de son bill pour une nouvelle charte.

Ques. 85. Croyez-vous que vous auriez pu atteindre cet objet et que les travaux auraient été commencés bien longtemps avant aujourd'hui, si M. Rankin n'eût pas entravé la marche des choses. *Rép.* Je le crois.

Ques. 86. M. Rankin a-t-il essayé d'arrêter le progrès des travaux dans la vue d'obliger les parties intéressées à se rendre à sa demande ?—*Rép.* M. Rankin a empêché la fusion d'avoir lieu, et la prise de £300,000 d'actions du chemin de Woodstock ; et si la fusion eut eu lieu et la poursuite en chancellerie arrêtée, les travaux auraient été commencés avant aujourd'hui. M. Rankin donna instruction à l'avocat de procéder avec la poursuite en chancellerie quelques jours avant de donner avis de son bill, lequel dernier fait a rendu l'affaire encore plus compliquée.

Ques. 87. Quel était le montant des réclamations de la succession Zimmerman dans l'affaire en question ?—*Rép.* La succession réclamait, comme ayant été avancée par M. Zimmerman, la somme de \$60,000 ou \$70,000, pour la ligne sud, et celle de \$50,000 avancée à la compagnie de Woodstock pour les municipalités.

Ques. 88. Connaissez-vous quelque autre chose d'important dans l'affaire sous considération ?—*Rép.* Je ne connais rien de plus que ce qui est détaillé dans le témoignage.

Ré-examiné [*Par les conseils en faveur du bill.*]

Ques. 89. Les 10 pour cent sur les actions du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas souscrites par M. Zimmerman, ont-ils été déposés dans quelque banque, et s'ils l'ont été à la banque de Zimmerman, y avait-il quelque raison particulière pour en agir ainsi, et cet argent, s'il a été ainsi déposé, a-t-il toujours été disponible depuis ce temps là pour le chemin et pour nul autre objet ?—

Rép. Je n'en sais quelque chose que pour avoir entendu M. Zimmerman dire qu'il avait été déposé à sa propre banque, conformément à l'ordre des directeurs provisoires. Je ne sais pas pourquoi il a été déposé dans cette banque, si ce n'est que c'était sa propre banque.

Ques. 90. Comment la banque de Zimmerman a-t-elle été d'abord établie ? Quel était son capital, et a-t-elle été soutenue par d'autres banques incorporées, et les garanties originaires déposées entre les mains du gouvernement sont-elles toujours restées disponibles pour leurs fins premières ?—*Rép.* Elle fut établie d'après le système des banques libres. Je ne sache pas qu'elle ait été soutenue par d'autres banques si ce n'est après la mort de M. Zimmerman, à l'occa-

sion du *run* qui eut lieu avant sa mort et immédiatement après, alors que les autres banques incorporées consentirent à la soutenir en acceptant ses billets comme de coutume.

Ques. 91. La solvabilité de la banque de Zimmerman a-t-elle jamais été révoquée en doute, et alors le département du receveur-général a-t-il laissé des sommes considérables en dépôt à la dite banque? *Rép.* Elle n'a jamais été révoquée en doute à venir jusqu'au moment où des parties concernées dans le chemin de fer du sud firent courir le bruit, pour nuire à M. Zimmerman qui contrôlait ce chemin, qu'il y avait un *run* sur la banque, occasionnant par là un *run* véritable. Le département du receveur général a déposé de très fortes sommes à cette banque durant cette période.

Ques. 92. Si les actions de M. Zimmerman dans la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas eussent été retirés de la banque de Zimmerman, cela aurait-il eu l'effet de rendre cette institution insolvable? *Rép.* Je ne le pense pas.

Ques. 93. N'est-il pas vrai que des billets de feu M. Zimmerman, payables à New-York ou ailleurs, ont été payés par vous, ou en conséquence de votre intervention ou celle de quelque personne de votre département, soit peu de temps avant la mort de M. Zimmerman, soit depuis, et si oui, quel était le montant de ces billets devenus dûs? *Rép.* Je ne connais rien de tout cela.

Ques. 94. Avec quels moyens aurait-on pu commencer le chemin d'Amherstburgh et St. Thomas, si ces travaux n'eussent pas été retardés pour les raisons que vous avez données? *Rép.* Au moyen de la souscription de M. Buchanan et de celles des autres actionnaires, ainsi qu'au moyen de l'argent qu'on aurait obtenu en Angleterre tel que projeté par M. Buchanan et les autres parties intéressées.

L'heure étant arrivé pour le sous-comité de s'ajourner,

Le témoin se retire.

Samedi, 16 mai 1857.

LE SOUS-COMITE S'ASSEMBLE A 10 HEURES.

MEMBRES PRESENTS :

M. BROWN,
M. CHRISTIE,
M. CLARKE,
M. FOLEY,
M. ANGUS MORRISON,
HON. M. JOSEPH MORRISON, et
M. RANKIN.

Les conseils en faveur du bill sont présents.

Les conseils contre le bill sont présents.

J. M. McLeod, écr., est appelé et interrogé.

[*Par le conseil de M. Buchanan.*]

Ques. 95. Dites en quoi et depuis quand vous êtes concerné dans les affaires de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas ? *Rép.* En 1852, l'hon. M. Merritt se mit en relation avec M. Park d'Amherstburgh, et avec divers autres messieurs et moi-même dans le but de préparer des pétitions pour demander une charte pour une ligne directe depuis la rivière Détroit jusqu'à celle de Niagara. Nos négociations se continuèrent jusqu'à la session de 1854, alors que M. Rankin fut élu pour le comté d'Essex. Durant ces deux années, M. Park et moi nous visitâmes la plupart des municipalités depuis Amherstburgh jusqu'à St. Thomas, pour les engager à pétitionner le parlement pour lui demander la charte en question. Je fus prié (en 1853, je crois) d'adresser la parole au conseil du comté de Kent alors en session, pour lui prouver la nécessité qu'il y avait pour lui de passer une résolution par laquelle il s'engagerait à prendre des actions si la charte était obtenue. Je me rendis à cette invitation, et le conseil passa à l'unanimité une résolution par laquelle la municipalité s'engageait à prendre pour £500,000 d'actions du chemin de fer du sud si la charte était obtenue. Ceci eut lieu avant l'élection de M. Rankin, et avant qu'il fut aucunement concerné dans le chemin du sud. Durant la session de 1854, à Québec, l'hon. W. H. Merritt introduisit un bill pour une ligne directe depuis Détroit jusqu'à la rivière Niagara, et ce bill fut rejeté par le comité des chemins de fer (dont M. Rankin faisait partie), bien que toutes les municipalités depuis Amherstburgh jusqu'à St. Thomas en eussent demandé la passation. Durant la session de 1855, la demi-mesure appelée "l'acte du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas," fut passée. Cet acte contenait une clause exigeant une prise d'actions

au montant de £500,000 et le paiement de 10 pour cent sur icelles. Immédiatement après cela, quatre livres furent ouverts dans les villes de St. Thomas, Chatham, Windsor et Amherstburgh. Des municipalités et des particuliers prirent des actions pour à peu près £200,000. Trouvant alors qu'il était impossible d'obtenir des souscriptions pour le montant voulu par l'acte, il fut proposé qu'un bill serait introduit dans la session de 1856, le bill pour la réduction du capital de la compagnie à £250,000.

Ques. 96. Quand la souscription de M. Wallace a-t-elle eu lieu, et a-t-elle ou non été faite de bonne foi ? *Rép.* Durant la session de 1856, je m'aperçus que l'impression générale était que, pour les mêmes raisons qui ont fait mettre de côté le bill de M. Merritt en 1854, le bill pour réduire le capital de la compagnie dont je viens de parler ne serait pas passé. M. Merritt, M. Park et moi-même, conjointement avec d'autres messieurs de Toronto, nous commençâmes des négociations pour obtenir des souscriptions pour tout le montant nécessaire pour former la compagnie. Durant le cours de ces négociations, de bonne heure en mai 1856, M. Wallace, de Fort Erie, C. O., ingénieur civil, vint à Amherstburgh pour prendre des arrangements pour former la compagnie et commencer l'étude de la ligne. Etant en conversation avec lui, il me dit que les capitalistes concernés dans le Michigan Southern Railway, le New York Central Railway et la City of Buffalo Railway, avec qui il était en connaissance intime, s'étaient souvent exprimés en sa présence en faveur de la construction du chemin du sud, comme étant le seul chaînon qui manquait pour réunir les chemins de fer est et ouest dans les Etats-Unis, et qu'il n'entretenait aucun doute qu'ils avanceraient le montant nécessaire pour former la compagnie. Il proposa de souscrire lui-même tout le capital et de le transporter plus tard à ces parties qui avanceraient ensuite l'argent. Il me dit que la compagnie du chemin de Buffalo et d'Utica dans l'état de New York, et quelque autre compagnie de chemin de fer dans le même état, dont je ne puis me rappeler le nom, furent organisées, et que leur capital fut souscrit par lui de la même manière, et transféré aux capitalistes qui ont construit le chemin, et que ces chemins ont été construits sous sa surintendance comme ingénieur principal. Le huit de mai, le peuple d'Amherstburgh désireux de voir commencer l'étude de la ligne pour connaître quel serait le coût probable du chemin, tint une assemblée qui autorisa M. Wallace à commencer cette étude, et la somme de £250 fut souscrite et donnée à M. Wallace pour l'aider à payer les frais d'exploration. Je n'étais pas à cette assemblée, étant absent de chez moi. A mon retour, le secrétaire de l'assemblée, je crois, vint me trouver pour obtenir ma souscription pour les fins de l'exploration, alors qu'il m'informa que M. Wallace avait souscrit les £500,000 nécessaires pour former la compagnie, réalisant ainsi ses plans dont il m'avait parlé dans des occasions précédentes. Quelques jours après, je rencontrai M. Wallace sur sa route, allant d'Amherstburgh à Buffalo, et il m'informa que, conformément à sa première proposition, il avait souscrit le capital et qu'il allait, avec le livre d'actions en sa possession, (ayant au préalable été autorisé à ce faire par le directeur entre les mains duquel le dit livre d'actions avait été placé en vertu d'une résolution du comité provisoire,) trouver les capitalistes qui devaient avancer l'argent, afin de leur transporter les actions. Durant les mois de mai, juin, juillet et août, l'exploration se continuait.

Ques. 97. Etiez-vous, comme l'un des directeurs provisoires, présent à l'assemblée de ces directeurs qui eut lieu à St. Thomas le 5 juillet 1856 ? Si oui, que fut-il délibéré par eux ? *Rép.* Je n'étais pas présent à l'assemblée secrète convoquée par M. Rankin, l'un des directeurs provisoires, pour la simple raison que je n'avais pas été notifié de m'y trouver, bien que je pense avoir été présent à chaque assemblée des dits directeurs tenue à St. Thomas ou en aucun autre lieu à compter de la date de l'octroi de la charte. La détermination à laquelle ils en étaient venus, comme je le vis ensuite dans les papiers publics, était qu'ils avaient fermé les livres et que le versement de dix pour cent sur le capital souscrit devait être payé dans les dix jours à compter de l'assemblée, qu'autrement on n'aurait point le droit de voter à l'élection des directeurs qui devait avoir lieu le 7 d'août.

Ques. 98. Est-il à votre connaissance que deux membres de ce comité n'ont pas été notifiés de se trouver à l'assemblée, et si oui, savez vous pourquoi M. Rankin les a omis ?—*Rép.* M. Kolfage et moi, deux des directeurs provisoires résidant à Amherstburgh, nous n'avons pas été notifiés de nous trouver à l'assemblée, et comme de raison nous n'y étions point. Pourquoi M. Rankin ne nous a-t-il pas notifiés, je n'en puis donner la raison, si ce n'est, peut-être, que M. Rankin craignît que quelque chose ne fût connu de son arrangement privé avec M. Zimmerman relatif aux £25,000.

Ques. 99. Quel est l'arrangement qui fut pris avec M. Buchanan au sujet du paiement des dépôts nécessaires sur les actions souscrites ?—*Rép.* Je fus informé de la tenue de l'assemblée des directeurs à St. Thomas vers le 10 de juillet. Je me mis conséquemment en communication avec M. Wallace et M. Parke, et nous décidâmes de nous rendre à St. Catherines pour voir M. Merritt, et à Buffalo pour voir M. Patchin, le banquier, et d'autres capitalistes pour avoir les dix pour cent sur la souscription de Wallace. Nous eûmes d'abord une entrevue avec M. Merritt, alors qu'il fut convenu que nous déposerions nos billets solidaires pour £25,000 dans la banque à St. Catharines afin de les faire escompter, ce que nous fîmes, et que nous nous rendrions à Buffalo ensuite pour tâcher d'y obtenir des capitalistes avec qui M. Wallace avait négocié les autres £25,000. Etant en route pour Buffalo, nous rencontrâmes par hasard, à bord du steamer le Clifton, M. Patchin se rendant à Buffalo, qui convint avec M. Wallace de venir à St. Catharines le lundi suivant et de déposer dans la banque de cet endroit les £25,000 dont on avait besoin, et de se rendre actionnaire pour un montant dont cette somme représente un dixième. M. Park et moi nous nous dirigeâmes alors vers Amherstburgh, et le lundi suivant, le matin, nous reçûmes d'Hamilton une dépêche télégraphique de M. Buchanan (avec qui, jusqu'à ce moment là, nous n'avions eu aucune communication sur ce sujet,) disant qu'il était en route pour Amherstburgh avec l'argent pour payer les dix pour cent sur la souscription Wallace. Nous nous dirigeâmes donc vers Windsor pour rencontrer M. Buchanan afin de savoir ce que signifiait sa dépêche. Nous le rencontrâmes en cet endroit, alors qu'il proposa d'avancer le versement sur la souscription Wallace, si nous voulions lui garantir le transport des actions de M. Wallace. Nous nous y refusâmes, et voulûmes connaître quelles étaient ses raisons pour obtenir ces actions,

attendu que nous soupçonnions qu'il eut l'intention de les transporter à la compagnie du grand chemin de fer occidental et par là empêcher la construction du chemin, l'intérêt de la compagnie du grand chemin de fer occidental étant de n'avoir point à lutter contre une compagnie rivale. M. Buchanan expliqua que l'argent était déjà souscrit en Angleterre pour la construction d'une double voie sur la ligne du grand chemin de fer occidental, et que les directeurs canadiens aussi bien que les actionnaires en Angleterre avaient décidé qu'il serait préférable de construire la ligne sud, attendu qu'elle coûterait moins qu'une double voie construite sur sa propre ligne, et qu'elle serait d'un trajet plus facile. Nous lui demandâmes alors quelle garantie il nous donnerait que le chemin se ferait comme il le disait. Il dit que la meilleure garantie qu'il pouvait donner était de déposer l'argent à la banque au crédit de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas au nom des parties à Amherstburgh qui avaient souscrit les actions, et de les nommer directeurs de la compagnie, et qu'il nous donnerait aussi une garantie de sa propre main que le chemin aurait son terminus à Amherstburgh aussi bien qu'à Windsor. (Voir la convention dans le témoignage de M. Buchanan.) Nous étions sous l'impression que cet arrangement favorisait les intérêts de la compagnie, et nous prîmes l'arrangement avec M. Buchanan. Nous allâmes alors à Hamilton, et là M. Buchanan me passa le certificat de dépôt dont l'original est maintenant produit, et dont voici la copie :

BUREAU DE LA BANQUE DU HAUT-CANADA,

HAMILTON, 15 juillet 1856.

Je certifie par les présentes que William Wallace a déposé dans cette succursale la somme de cinquante mille louis courant (£50,000) au crédit de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, comme paiement à compte des actions souscrites par lui dans la dite compagnie.

(Signé,) ALFRED STOWE,
Caissier.

Il fut aussi convenu que comme il n'y avait pas assez de temps pour notifier les parties à Amherstburgh de payer leur versement de dix pour cent sur les actions souscrites par elles, M. Buchanan avancerait l'argent pour elles, et qu'elles donneraient leurs billets à trois mois pour les montants payés pour elles respectivement. Ces billets furent subséquemment donnés, et des certificats de dépôt, conçus dans les mêmes termes que celui de M. Wallace, furent adressés par M. Stowe, caissier de la banque du Haut-Canada à Hamilton, aux parties suivantes, savoir : J. R. Berthelot, £25 ; John McLeod, £100 ; Théodore J. Park, £100 ; J. W. Redsdale, £25 ; Peter Menzies, £25 ; William Duff, l'aîné, £25 ; Bariley Elliot, £25. Les originaux de ces certificats sont maintenant produits. Je mentionnai à M. Buchanan que j'avais encouru de grandes dépenses et que j'avais perdu beaucoup de temps, depuis 1852, à travailler à obtenir la charte, et que j'aurais encore, probablement, à travailler beaucoup à la réussite de l'entreprise avant qu'elle soit terminée, et que je devrais être rémunéré. Il fut alors convenu que lorsque le chemin serait terminé, il me serait accordé deux

cents actions de la compagnie. Je n'ai jamais, à venir jusqu'à ce jour, reçu une seule piastre de rémunération pour mes services ou mes dépenses, à l'exception de ce que j'ai reçu de M. Buchanan pour partie de mes dépenses, lorsque je suis allé en Angleterre.

Ques. 100. Etiez-vous présent à une assemblée tenue à Amherstburgh le 7 août 1856 ? Si oui, dites quelles étaient les personnes présentes à cette assemblée, et ce qui y a été fait ?—*Rép.* J'étais présent à une assemblée des actionnaires de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, convoquée par le secrétaire (nommé à l'assemblée de M. Rankin du 5 juillet, qui eut lieu à St. Thomas) et devant avoir lieu à la Halle de la Ville, à midi. A cette assemblée, les certificats de dépôt susmentionnés furent produits et neuf directeurs furent nommés, et je fus nommé président. Je n'ai point été notifié d'aucune autre assemblée, mais M. Rankin me rencontra dans la rue et me demanda à entrer à l'hôtel de M. Horseman pour tâcher d'en venir à quelque arrangement. Etant dans la chambre avec quelques autres messieurs, il essaya à former une assemblée des personnes devenues actionnaires en vertu de la souscription de M. Zimmerman. Je m'exprimai contre la légalité d'une telle assemblée et quittai ensuite l'appartement. Le matin de la veille de ces assemblées, M. Zimmerman me fut présenté. Il me dit qu'il désirait entrer en arrangement avec moi, ajoutant qu'il s'était aperçu ce matin là qu'il s'était mal embarqué ; qu'il se livrait à moi, et que si je voulais seulement agir de concert avec lui, je pouvais faire mon prix. Je répondis que je ne voudrais trahir les intérêts qui m'étaient confiés pour aucune considération. Dans l'après-midi, M. Woodruff et M. McMicken vinrent me trouver et m'informèrent que j'étais nommé directeur dans leur bureau. Je devrais mentionner qu'à l'assemblée tenue dans la Halle de la Ville, le secrétaire produisit les certificats de dépôt suivants, faits, à la banque de Zimmerman, au crédit de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, au nom des parties qui suivent :—S. Zimmerman, \$80,000 ; M. Zimmerman, \$10,000 ; R. G. Benedict, \$2,000 ; J. W. Dunklee, \$2,000 ; John Spalding, \$2,000 ; J. A. Woodruff, \$2,000 ; G. McMicken, \$800, et James Zimmerman, \$400, faisant en tout la somme de \$99,200 ; aussi, un certificat de dépôt de la banque de Montréal à St. Thomas, donné au nom de G. Southwick, écr., M. P. P., pour la somme de vingt cinq louis, pareillement fait au crédit de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, desquels dits certificats je produis maintenant les originaux.

L'heure étant arrivée pour le sous-comité de s'ajourner,

Le témoin se retire.

Sur motion de M. Brown,

Ordonné que le sous-comité ait la permission de siéger le jour, bien que la chambre siège elle-même, et que dans le cas où quelqu'une des parties s'y opposerait, le président demande à la chambre pour le dit sous-comité la permission de siéger.

Ajourné à demain, à 11 heures A. M.

Mardi, 19 mai 1857.

LE COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

L'HON. SIR ALLAN NAPIER MACNAB, BART., PRÉSIDENT.

M. BELLINGHAM,

M. BOWES,

M. BROWN,

M. BUREAU,

HON. M. le Proc.-Gén. CARTIER,

HON. M. CAUCHON,

M. CHRISTIE,

M. CLARKE,

M. DALY,

M. A. A. DORION,

M. FOLEY,

HON. M. LEMIEUX,

HON. M. le Proc.-Gén. MACDONALD,

M. MONGENAIS,

M. ANGUS MORRISON,

HON. M. JOSEPH C. MORRISON,

M. PAPIN,

M. RANKIN,

HON. M. ROBINSON,

M. SIMARD,

M. JAMES SMITH,

HON. M. SPENCE, et

M. WILSON.

Le comité reprend la considération du bill (No. 253) pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer du sud.

Le greffier met devant le comité les délibérations du sous-comité de la veille, comme suit :

Lundi, 18 mai 1857.

LE SOUS-COMITE S'ASSEMBLE A 10 HEURES, A. M.

MEMBRES PRÉSENTS :

M. CLARKE,
M. FOLEY,
M. MONGENAIS,
M. ANGUS MORRISON, et
M. RANKIN.

Les conseils en faveur du bill sont présents.

Les conseils contre le bill sont présents.

J. S. Vosburgh, écrivain, est appelé et interrogé.

[Par le conseil de M. *Buchanan*.]

Ques. 101. Où résidez-vous, et quelle est votre occupation ?—*Rép.* Je réside à Chatham, et je suis marchand.

Ques. 102. Étiez-vous l'un des quatre pétitionnaires qui ont demandé la passation du bill dont il s'agit ? Pourquoi avez-vous signé la pétition ? En avez-vous ou non retiré votre signature, et si oui, comment et pourquoi ?—*Rép.* Le 16 avril dernier, M. Rankin vint me trouver à Russell's Hotel à Toronto. Après avoir conversé un instant ensemble, il me dit qu'il désirait me parler d'affaires en particulier, et alors il commença à me parler du grand chemin de fer du sud.

Tout ce que je connaissais de l'affaire alors était l'existence des compagnies du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié, et du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, et que ces compagnies avaient le pouvoir, en vertu de leurs chartes primitives et des amendements faits à ces chartes, de construire des chaînons de la ligne entière depuis la rivière Niagara jusqu'à la rivière Détroit ; qu'une partie du capital avait été souscrit et que les dix pour cent sur icelle avaient été payés ; que deux bureaux de direction différents avaient été choisis pour la ligne d'Amherstburgh et St. Thomas, et que feu M. Zimmermann et M. Rankin, M. Isaac Buchanan et M. John McLeod, avec un certain nombre d'autres personnes, se disputaient le contrôle du chemin ou le droit de le construire, et qu'une poursuite en chancellerie avait été intentée.

En cette occasion, M. Rankin me dit que le parti McLeod voulait absolument se débarrasser de lui (Rankin) ; que ce parti voulait vendre la charte à la compagnie du grand chemin de fer occidental, ou la retenir jusqu'à ce quelqu'un se présentât pour l'acheter ; que tout ce que ce parti voulait était de faire une bonne spéculation ; qu'il lui avait offert (à Rankin) à plusieurs reprises £25,000 s'il voulait cesser de lui faire opposition, ce à quoi il (Rankin) s'était refusé ;

que son unique objet à lui (Rankin) était d'exécuter son entreprise, de construire le chemin, et de tenir aux promesses qu'il avait faites aux habitants d'Essex et Kent ; qu'il (Rankin) avait intenté la poursuite en chancellerie, et que toute l'affaire était environnée de difficultés insurmontables telle qu'elle était alors, et que le seul moyen d'avoir notre chemin était d'obtenir une nouvelle charte, et alors il me pria de signer une pétition demandant au parlement une charte pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer du sud, et moi, prenant pour de l'argent comptant tout ce qu'il me disait, je signai la pétition.

Depuis ce moment là, j'ai eu l'occasion de me convaincre que ces représentations étaient telles que je ne devais pas m'y fier, et agissant d'après ces convictions, j'adressai, le 15 mai courant, une lettre au président du comité des chemins de fer le requérant de biffer mon nom de la pétition que j'avais signée comme susdit.

Ce qui suit est une copie de la lettre en question :

TORONTO, 15 mai 1857.

Au président du comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, assemblée législative.

MONSIEUR,—Il y a quelque temps je fus induit par A. Rankin, écr., M.P.P., et parce que je ne connaissais pas bien les choses, à signer une pétition adressée au parlement par laquelle on demandait un acte pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer du sud, mesure maintenant sous considération devant votre comité. Je demande aujourd'hui que mon nom soit biffé de la dite pétition.

Je ne savais pas qu'on devait s'en servir relativement à un certain avis qui avait été publié par d'autres dans la gazette officielle, et avec qui je n'avais rien à faire, et je ne savais pas non plus qu'une tel avis existât.

Mon seul objet était, autant que possible, de faciliter la construction de cette grande entreprise.

Au lieu de cela, je crains fort que le plan de M. Rankin ait pour effet de retarder, sinon d'empêcher totalement la construction du chemin.

J'ai, etc.,

J. S. VOSBURGH,
Chatham.

Avant d'envoyer cette lettre, je m'étais aperçu que M. Rankin m'avait trompé, et que je pouvais innocemment préjudicier aux intérêts résultant de chartes en existence. Si j'eus bien compris la question, je n'aurais certainement pas signé la pétition, lorsque je fus sollicité de le faire.

Le témoin se retire alors.

J. M. McLeod, écr., est appelé et interrogé de nouveau.

[*Par le conseil de M. Buchanan.*]

Ques. 103. Dites tout ce qui eut lieu après l'assemblée dont vous avez parlé ?—*Rép.* Le 14 août, à la réquisition pressante de M. Buchanan, je partis pour l'Angleterre afin de l'aider à expliquer les choses aux parties en ce pays intéressées dans le chemin de fer du sud. M. Buchanan et M. Zimmerman partirent pour l'Angleterre une semaine après moi, et rendus là ils entrèrent, avec George Wythes, écr., en un arrangement qui réglait toutes leurs difficultés. Nous retournâmes tous en Canada pour mettre à effet cet arrangement. Etant en Angleterre, la question de ne pas placer le terminus ouest à Amherstburgh n'a jamais été amenée sur le tapis ni par M. Wythes ni par M. Zimmerman, mais à notre retour ici, je me suis convaincu par des remarques que me fit M. Zimmerman dans le temps des négociations, que c'était son intention de faire raccorder la ligne sud avec celle du grand chemin de fer occidental à Kamoka, ou à quelque autre place sur le chemin, car je voyais qu'en tirant une ligne aérienne de Sarnia au pont suspendu, une telle ligne traverse directement le terminus de l'embranchement de Sarnia du grand chemin de fer occidental à Kamoka, et chaque jour je me convainquis de plus en plus que cette route pourrait être adoptée si j'abandonnais ma position. Après avoir tenté des négociations à plusieurs reprises, M. Zimmerman trouvant inutile de cacher les choses plus longtemps, m'admit enfin franchement qu'il lui serait impossible de construire le chemin jusqu'à Amherstburgh, et j'ai depuis découvert que son principal objet était de joindre dans son plan le chemin d'Erié et Ontario à la ligne du sud, et que s'il ajoutait à cela des termini à Amherstburgh et Windsor, il lui serait difficile d'obtenir l'argent nécessaire des capitalistes anglais, au lieu qu'il aurait plus de chance de l'obtenir en laissant de côté ces termini. J'ai compris que tel était le cas, en partie par les remarques qui me furent faites en Angleterre par M. Gill et M. Wait, deux personnes grandement intéressées dans le grand chemin de fer occidental, et qui, lorsque je leur ai parlé des facilités supérieures de la ligne sud comparées à celles qu'offrait une double voie sur la ligne du grand chemin de fer occidental, me dirent : " pourquoi construirions-nous soixante et dix ou quatre-vingt milles d'un chemin qui traverse un pays que M. Zimmerman et M. Brydges, directeur gérant en Canada, ont représenté comme étant un marécage interminable ; ne serait-il pas plus avantageux de faire passer la ligne aussi près que possible de l'endroit où elle entrerait sur le plateau du lac Erié, évitant par là les pentes en descendant à Hamilton, sur le plateau du lac Ontario, et se dirigeant alors vers le pont suspendu qui se trouve encore en arrière du plateau du lac Erié ? " Cet endroit, comme je l'ai dit auparavant, était le terminus de l'embranchement de Sarnia à Kamoka, et j'ai cru que si cela pouvait avoir lieu la compagnie du grand chemin de fer occidental transporterait ses ateliers de London à Kamoka, et ferait de ce dernier endroit le chef-lieu de ses affaires. Sous ces circonstances, je me décidai à ne point abandonner la position que j'avais prise, et à ne point me départir de l'argent déposé par M. Buchanan à la banque du Haut-Canada, et sujet à mon ordre comme président de la compagnie, jusqu'à ce qu'une garantie me fût donnée que le chemin sud proprement dit serait construit dans les parties

sud des comtés d'Elgin, Kent et d'Essex à partir de St. Thomas. Nos négociations se poursuivirent sans résultat jusqu'au 27 janvier dernier, alors que M. O'Reilly, en sa qualité de représentant de M. Zimmerman, et M. Buchanan, me prièrent de venir de nouveau à Hamilton pour voir si nous pourrions en venir à un arrangement. Je me rendis à Hamilton, et ma proposition fut, comme toujours, que si l'on construisait le chemin jusqu'à Amherstburgh et Windsor, en le faisant passer par Elgin, Kent et Essex, je ferais alors ce qu'on pourrait honorablement exiger de moi. Après trois jours de discussion pour m'engager à abandonner la position que j'occupais, le 30 janvier il fut signé par M. O'Reilly, en sa qualité de représentant de M. Zimmerman, par M. Street, en sa qualité de représentant de George Wythes, écr., de Reigate, en Angleterre, par Isaac Buchanan, écr., d'Hamilton, par M. Park, d'Amherstburgh, et par moi-même, un arrangement qui réglait que le chemin de fer serait construit jusqu'à Amherstburgh et Windsor, pour sauvegarder les intérêts de la partie ouest du pays. M. Park et moi nous devons être directeurs du bureau uni jusqu'à l'achèvement du chemin. Je reçus aussi une lettre de M. O'Reilly et de M. Street, m'assurant que je serais vice-président de la compagnie jusqu'à ce que le chemin fût terminé, afin de mieux sauvegarder les intérêts de l'ouest. Cet arrangement devait être soumis à l'approbation de M. Zimmerman qui était alors à New-York, mais qui devait nous rencontrer la semaine suivante à Toronto, mais lorsqu'il y vint et nous y rencontra, il répudia l'arrangement quant aux terminus ouest pour les raisons que j'ai mentionnées plus haut. Cet arrangement fut donc complètement annulé. Je dirai que plus tard, à Norton's Hotel, Woodstock, M. Zimmerman, après m'avoir de nouveau dit qu'il lui était impossible de se conformer aux dispositions de la charte quant au terminus ouest, offrit de me payer de suite la somme de quinze mille louis courant, et me dit qu'il me procurerait des parts dans des contrats que je ne manquerais pas de trouver profitables, si je voulais me retirer et accepter ses conditions, ce à quoi je me refusai à moins que les conditions de la charte ne fussent exécutées quant au terminus ouest ; et ainsi nous n'avons pu en venir à aucun arrangement. M. Rankin produit dans son témoignage un certain arrangement qu'il prétend avoir eu lieu entre M. Park, M. Wallace, M. Buchanan et moi, et avoir été signé par nous le 6 de mars. De plus, M. Rankin allègue que pour la somme de £2500 qui devait être payée à chacun de nous, nous devons abandonner notre position et rembourser à M. Buchanan son argent. En réponse à ceci, je dirai que ni M. Park, ni M. Wallace, ni moi, nous n'avons jamais eu connaissance d'un tel document, et que si nos noms y sont apposés, nous déclarons que c'est en vertu d'un faux ; nous déclarons en outre que, quant à ce qui nous concerne, tout ce qui est contenu dans ce document est parfaitement faux, et quant à moi en particulier, je dis que je n'ai jamais reçu de M. Zimmerman la lettre que produit M. Rankin. Ce doit être assurément une bien mauvaise cause que celle qui a besoin d'être soutenue par de telles faussetés, et l'homme qui use de semblables subterfuges pour donner crédit à ses assertions doit être descendu bien bas dans l'échelle sociale. Une quinzaine de jours après la mort de M. Zimmerman, je vins à Hamilton, et j'eus une entrevue avec M. Buchanan, alors qu'il fut proposé que le bureau d'Amherstburgh décréterait de nouveau un certain règlement, et donnerait le contrat à M. Street, en sa qualité de représentant de George

Wythes, écr., d'Angleterre, et à M. O'Reilly, en sa qualité de représentant de feu M. Zimmerman, M. O'Reilly étant le seul agent que M. Zimmerman eut autorisé de son vivant à négocier, soit avec les municipalités intéressées dans le chemin de Woodstock et du lac Erié, soit avec nous comme représentant la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, et aussi que le bureau d'Amherstburgh serait remodelé préalablement à une fusion avec la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Erié. Sur cela M. Buchanan écrivit à M. O'Reilly et à M. Street pour les prier d'accepter le contrat, et ainsi mettre pratiquement à effet l'arrangement pris en Angleterre par M. Peter Buchanan, M. Wythes et M. Zimmerman. Ils convinrent, en conséquence, d'accepter ce contrat à ces conditions, et il fut signé et scellé par ces messieurs, et moi-même comme président de la compagnie. Ce contrat les engagea à construire le chemin de fer depuis St. Thomas jusqu'à Amherstburgh et à Windsor, et à commencer les travaux le premier de juillet de cette année, et à les finir le ou avant le premier de juillet 1859. Le montant disponible et payé à la banque sur le dit contrat est de £75,000 et., égal à \$300,000, et la clause se rapportant aux termini du chemin de fer est ainsi conçue : " Que les entrepreneurs, pour la considération ci-après mentionnée, construiront, feront et ballasteront pour la dite compagnie, sous la direction de l'ingénieur en chef de la dite compagnie, un chemin de fer à voie simple depuis la rivière Détroit, à ou près Amherstburgh, jusqu'à la ville de St. Thomas, ou aussi près de cette ville qu'il sera jugé nécessaire, et aussi un embranchement à voie simple à partir d'un point sur la dite ligne-mère, dans le township de Colchester, ou d'un point se trouvant dans la distance de deux milles à partir des limites de ce township, jusqu'au village de Windsor." Ainsi le contrat est exactement dans les termes de la charte, en ce qui a rapport aux termini. Le contrat fut signé, scellé et délivré le 28 mars dernier, et envoyé en Angleterre pour être accepté par M. Wythes, et M. Street m'a notifié la semaine dernière en ma qualité de président de la compagnie, qu'il avait reçu une communication de la part de M. Wythes, disant qu'il a accepté le contrat avec toutes ses conditions, et que l'ouvrage allait commencer immédiatement. Plus de £3000 ont déjà été dépensés à explorer la ligne depuis Amherstburgh et Windsor jusqu'à St. Thomas. La construction du chemin serait déjà commencée, si M. Rankin n'eût pas introduit son bill parce que la succession de feu M. Zimmerman n'a pas voulu lui payer £25,000 pour des services qu'il n'a jamais rendus. Si M. Zimmerman a consenti à l'arrangement, c'est probablement parce que M. Rankin le menaçait constamment de lui faire payer pour le droit de passage, si ses intérêts (à Rankin) n'étaient point protégés de préférence à tout autre, £100,000 de plus qu'il n'aurait eu à payer autrement; sans cela, l'influence de n'importe quel député de l'ouest eût été aussi grande que celle de M. Rankin, et eût valu autant pour M. Zimmerman. La tentative de la part de M. Rankin de jeter du louche sur la conduite d'une personne qui n'est plus, ne servira qu'à le faire mépriser lui-même davantage. Ses assertions dans son témoignage par rapport aux dettes des compagnies existantes sont entièrement dénuées de fondement, et n'ont de base que dans son imagination. L'item de £18,000 de frais encourus pour lettres de change dont le paiement a été refusé est imaginaire, attendu qu'une telle charge n'existe point, et qu'il n'a été tiré aucune lettre de change

qui n'ait été payée. Quant aux £18,000 d'intérêt payés par M. Buchanan aux municipalités, pour argent avancé par elles à M. Zimmerman sur son contrat pour construire le chemin de fer de Woodstock et du Lac Erié, c'est une dette légitime et qui doit être payée, que le chemin soit fini ou non, attendu qu'il a été fait une certaine quantité d'ouvrage pour les deniers sur lesquels cet intérêt est payable; et la succession de feu M. Zimmerman est encore responsable de la balance, ou de l'exécution du contrat pour la construction de cette partie du chemin. L'item qu'il amène ensuite est celui des £25,000 payés à M. DeBlaquière, et le seul auquel on puisse s'opposer, et il est bon de remarquer qu'il se trouve être du même montant que celui que M. Rankin cherche à arracher aux parties qui ont placé des capitaux dans les entreprises. L'item suivant de £7000 payé à M. O'Reilly n'est pas correct; M. Rankin a été mal informé là dessus; un certain montant devait être payé par les entrepreneurs à M. O'Reilly pour ses services comme sollicitateur et agent des parties qui ont pris l'arrangement avec les municipalités, et ce montant n'a rien à faire avec les charges qui, suivant Mr Rankin, doivent affecter le chemin. L'item qui vient ensuite est celui de £16,000 qu'on a promis de payer à MM. Park et Wallace et à moi-même. Je puis dire ceci, qu'on n'est jamais convenu de nous payer une pareille somme, et qu'il est étrange que, dans une page de son témoignage, M. Rankin produise un document, qu'il prétend avoir été signé par nous aussi récemment que le 6 de mars, par lequel nous ne devons recevoir que £7500, et que dans une autre page il porte cette somme à £16,000. Je disposerai de cet item en disant qu'aucun autre arrangement n'a jamais existé entre M. Buchanan et moi que l'arrangement verbal dont j'ai déjà parlé dans une autre partie de mon témoignage. L'item suivant est la dette de £150,000 due aux municipalités; ce n'est pas £150,000 qu'il aurait fallu dire, mais £145,000, qui sont dus comme les £18,000 d'intérêt dont je viens de parler. Ces £145,000 furent payés à M. Zimmerman sur son contrat, et sa succession est responsable de ce montant. Les £400,000 pour la construction du chemin de Woodstock et du lac Erié ne peuvent pas être appelés une dépense inutile, car on pourrait aussi bien appeler de ce nom le coût de n'importe quel chemin de fer, attendu qu'il y a environ 20 milles du chemin de traverse de Woodstock et du lac Erié qui forment partie de la ligne du grand chemin de fer du sud, et dont on se servirait comme en faisant partie, et de plus il n'y a pas de doute que le chemin de fer de Woodstock à Port Dover paierait mieux que celui de London à Port Stanley, et ce dernier chemin à payé cinq pour cent dès la première année de son existence. En outre, la compagnie du chemin de Woodstock et du lac Erié possède le havre de Port Dover, le meilleur, et le plus commode qu'il y ait sur le lac Erié, et qui est pour cette compagnie d'une valeur considérable. A l'égard des remarques que fait M. Rankin à la fin de son témoignage, où il dit "c'est simplement parce que je ne puis pas consentir à appuyer les fausses représentations auxquelles on devra nécessairement avoir recours pour faire tomber dans le panneau le peuple de l'autre côté de l'Atlantique, que j'ai cru de mon devoir de refuser les offres et de M. Buchanan et de M. Morrison;" en vérité elles ne s'accordent pas très bien avec le mémoire qu'il a remis à M. Vansittart, et dans lequel il consent à vendre tous ses intérêts dans le chemin, et à abandon-

ner toute opposition, si seulement on lui garantit les £25,000 qu'il convoite si ardemment ; car, lui eut-on accordé cette somme, qu'il consentait sans hésiter à fouler aux pieds tous les scrupules de la conscience. Par son arrangement avec M. Zimmerman, en date du 3 juillet 1856, M. Rankin désirait recevoir £12,000 comptant, et £13,000 lorsque le chemin serait terminé jusqu'à Amherstburgh et Windsor. Comme donc j'ai déjà fait voir que c'était l'intention de M. Zimmerman de ne pas construire le chemin jusqu'à ces endroits, si la chose dépendait de lui, M. Rankin par son arrangement en cette occasion a virtuellement vendu la charte, le pays et tous ses intérêts pour la somme de £12,000 ; ainsi il aurait été acheté et vendu pour quarante huit mille dollars.

Le 29 avril dernier, le bureau dont je suis le président s'assembla et passa des résolutions à l'effet d'opérer une fusion avec la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du Lac Érié, et, le même jour, le bureau dont M. Rankin est le président et dont je suis l'un des directeurs, s'assembla aussi et passa des résolutions semblables, et en vint à la décision que la poursuite en chancellerie serait arrêtée, et que les trois bureaux s'uniraient et commenceraient le chemin de suite. M. Rankin n'étant pas présent à l'assemblée de ce bureau, elle fut présidée par M. McBeth, M P.P., le vice-président. Comme l'on voit, M. Rankin occupe encore la place de président d'un bureau de directeurs qu'il cherche à abolir par son bill actuel, offrant ainsi l'exemple d'un président d'une compagnie qui introduit un bill pour détruire la charte de cette même compagnie.

Ré-examiné [Par les conseils en faveur du bill.]

Ques. 104. Etiez-vous présent à l'arrangement pris entre Messrs. Zimmerman, Wythes et Buchanan à Liverpool ?—*Rép.* Non.

Ques. 105. Avez-vous vu l'arrangement ?—*Rép.* M. Ratcliffe, le jeune, me rencontra à Détroit durant l'hiver dernier et me montra un arrangement qu'il me dit avoir été pris en Angleterre.

Ques. 106. Quelle était la substance du contrat donné à Messrs. O'Reilly et Wythes dont vous parlez ?—*Rép.* Ils devaient finir le chemin le 1er de juillet 1859 pour la somme de £1,125,000 sterling, sujets aux arrangements pris en Angleterre par Messrs. Buchanan, Wythes et Zimmerman. (Voir les lettres de M. Buchanan à Messrs. O'Reilly et Street.)

Ques. 107. Avez-vous jamais résigné la charge de directeur du bureau dont M. Rankin est le président, ou avez-vous jamais accepté cette position ? Si oui, quand et pourquoi ?—*Rép.* On ne m'a jamais demandé de résigner, et je n'ai jamais été invité à la place de directeur que le 28 avril dernier, alors que les deux bureaux s'assemblèrent dans le but d'opérer une fusion avec la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du Lac Érié.

Ques. 108. Avez-vous jamais été notifié de vous trouver à une assemblée du bureau de M. Rankin avant la mort de M. Zimmerman ? Si oui, vous y êtes vous trouvé, et si non, pourquoi pas ?—*Rép.* Je n'ai point été notifié.

Ques. 109. Avez-vous agi comme membre de ce bureau à l'assemblée dont vous parlez ? Si oui, pourquoi ?—*Rép.* Je l'ai fait pour faire régler les difficultés.

Ques. 110. N'étiez-vous pas le président du bureau rival?—*Rép.* Oui.

Ques. 111. Les 200 actions que vous deviez avoir, en vertu de votre arrangement avec M. Buchanan, pour vos services, devaient-elles être des actions sur lesquelles il ne serait rien dû?—*Rép.* Oui.

Ques. 112. Qui a payé les frais sur les lettres de change tirées par M. Ratcliffe en Angleterre sur la compagnie du grand chemin de fer occidental, et qui ont été protestées?—*Rép.* Je ne savais pas qu'il y eût de frais sur lettres de change protestées.

Ques. 113. Comment savez-vous que ce que dit M. Rankin au sujet des £18,000 est une fausseté?—*Rép.* J'en ai été informé par M. Buchanan, et il n'a jamais été question de cet item au bureau des directeurs.

Ques. 114. Quels sont les comptes dont il a été question au bureau des directeurs?—*Rép.* Je ne me les rappelle pas dans le moment.

Ques. 115. Qui a fait l'exploration et combien a-t-elle coûté?—*Rép.* M. Wallace a fait l'exploration, et il a été payé par M. Buchanan, et son compte a été présenté à la compagnie, mais je ne sais pas à combien il se montait.

Ques. 116. Avez-vous quelque connaissance personnelle des affaires qui ont été transigées au bureau dont M. Rankin est le président?—*Rép.* Aucune, si ce n'est des résolutions que j'ai mentionnées dans la réponse 7, et qui ont été passées à une assemblée à laquelle j'étais présent.

Ques. 117. Avez-vous eu quelque autre entrevue avec feu M. Zimmerman que celle à laquelle il a répudié l'arrangement préparé par M. O'Reilly?—*Rép.* J'ai eu avec lui plusieurs autres entrevues avant et après celle là.

Ques. 118. Dans ces entrevues, avez-vous jamais rien réclamé pour vous-même personnellement?—*Rép.* Non.

Ques. 119. Où le dépôt de dix pour cent devait-il être fait pour pouvoir voter à l'élection des directeurs le 7 août dernier?—*Rép.* A la banque du Haut-Canada.

Ques. 120. Avez-vous jamais considéré le bureau dont M. Rankin est le président comme étant légalement constitué?—*Rép.* N'étant pas avocat, je ne puis rien en dire.

Ques. 121. Est-ce que la légalité de votre propre bureau dépend de l'illégalité de l'autre?—*Rép.* Je réponds la même chose qu'à la question précédente.

Ques. 122. Est-ce que le bureau dont vous êtes le président a répondu différemment dans la cour de chancellerie, que vous sachiez, et de votre consentement?—*Rép.* Je ne me rappelle pas à présent la réponse qui fut donnée.

Le témoin se retire.

J. Berwick, écr., est appelé et interrogé.

[Par le conseil de M. Buchanan.]

Ques. 123. Etes-vous le préfet du comté d'Oxford, et combien l'avez-vous été de temps, et combien de temps avez-vous été membre du conseil de comté ?—*Rép.* Je suis préfet depuis janvier dernier, et membre depuis dix ans.

Ques. 124. Avez-vous eu quelque entrevue avec les membres du conseil de comté au sujet du bill de M. Rankin ? Si oui, quelles sont vos vues et les leurs sur le sujet ?—*Rép.* J'ai eu des entrevues avec plusieurs membres du conseil de comté au sujet de ce bill, et particulièrement avec les reeves de Norwich nord et sud, et avec plusieurs membres du conseil de ville de Woodstock, ces deux municipalités ayant des intérêts dans la compagnie de Woodstock et du Lac Erié au montant de £75,000. Leurs vues sont que la passation de ce bill retarderait indéfiniment la construction du chemin de Woodstock et du Lac Erié.

Ques. 125. Avez-vous eu, vous ou le conseil, avis du bill en question avant son introduction, ou quelque raison de supposer que M. Rankin eût l'intention de l'introduire ?—*Rép.* Je n'en ai eu avis que par les journaux.

Ques. 126. Etait-il généralement compris et supposé que les travaux des compagnies unies seraient commencés immédiatement ? Si oui, quelles sont les mesures qui ont été prises par les municipalités à cet égard ?—*Rép.* C'était entendu. Les municipalités, je crois, exécutèrent tous les arrangements pris avec M. O'Reilly.

Ques. 127. Quelle est l'opinion générale par rapport au bill de M. Rankin ?—*Rép.* Je pourrais dire que l'opinion générale, dans le comté d'Oxford, est défavorable à ce bill. Le sentiment des municipalités d'Oxford est que, même en admettant qu'il ait été commis des bévues dans la mise à exécution de l'entreprise de la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du Lac Erié, et même qu'il y ait eu maladministration dans ce cas, elles ne voient pas pourquoi cela préjudicierait à leurs intérêts, ni pourquoi on se sert de ce prétexte pour tâcher d'obtenir une charte qui aurait l'effet de retarder indéfiniment la construction du chemin dont on vient de parler.

Ré-examiné [Par les conseils en faveur du bill.]

Ques. 128. Avez-vous été, ou votre frère a-t-il été, directeur de la compagnie de Woodstock et du Lac Erié ?—*Rép.* Pas moi, mais mon frère H. C. Berwick l'a été.

Ques. 129. A quelle condition les municipalités ont-elles consenti à aider à la compagnie de Woodstock et du Lac Erié ?—*Rép.* A la condition que des actions pour un certain montant seraient souscrites, et que le chemin ne serait pas commencé avant que la compagnie eût des fonds ou les moyens de se procurer des fonds pour le terminer.

Ques. 130. L'aide accordée par les municipalités a-t-elle été dépensée conformément à cette condition ?—*Rép.* Non.

Ques. 131. Avez-vous jamais soumissionné afin d'obtenir le contrat pour faire le chemin ? Si oui, pourquoi ne l'avez-vous pas obtenu ?—*Rép.* Je fais partie de la société Valentine Hall et Cie., et cette société a soumissionné.

Nous n'avons pas obtenu le contrat parce que, je crois, M. Zimmerman avait offert de construire le chemin à meilleur marché.

Ques. 132. Savez-vous comment le contrat a été donné à M. Zimmerman?—

Rép. Je désire que l'on consulte là-dessus le témoignage que j'ai donné devant le comité nommé pour s'enquérir sur l'administration des affaires de la compagnie du chemin de Woodstock et du Lac Erié dont M. Foley est le président.

Ques. 133. Avez-vous appris de M. DeBlaquière, ou de quelque autre bonne autorité, que M. Zimmerman lui ait payé (ou devait lui payer,) \$50,000 ou quelque autre somme pour obtenir le contrat?—*Rép.* Je ne l'ai jamais appris de M. DeBlaquière; je ne le sais que parce que j'en ai lu dans les journaux.

Ques. 134. Quelle est la valeur actuelle de l'ouvrage exécuté par M. Zimmerman sur le chemin de Woodstock et du lac Erié, et dans quel état se trouve ce chemin aujourd'hui?—*Rép.* Je ne suis pas assez bien informé là-dessus pour pouvoir répondre à cette question.

Ques. 135. Est-ce que, de bonne heure en 1856, les municipalités sont entrées en quelque arrangement avec M. O'Reilly, agissant pour M. Zimmerman, et si oui, quel était cet arrangement?—*Rép.* Je sais qu'il y a eu un arrangement de pris, mais je n'en connais pas les conditions.

Ques. 136. Cet arrangement a-t-il été mis à exécution, et sinon, pourquoi pas?—*Rép.* Je ne saurais dire.

Le témoin se retire

M. J. G. Kolfage est appelé et interrogé.

[Par le conseil de M. Buchanan.]

Ques. 137. Etes-vous l'un des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas?—*Rép.* Oui.

Ques. 138. Etiez-vous présent à l'assemblée des directeurs tenue à St. Thomas le 5 de juillet 1856, et sinon, pourquoi pas?—*Rép.* Je n'y étais pas parce que je n'avais pas été notifié de m'y trouver. J'ai été présent à toutes les assemblées depuis que l'acte est passé, à l'exception de celle-là. A une assemblée précédente des directeurs tenue à Chatham, le livre d'actions d'Amherstburgh fut mis entre mes mains en vertu d'une résolution, afin de recueillir des souscriptions. La municipalité d'Amherstburgh souscrivit dans ce livre des actions pour £20,000 par l'entremise de son maire, et différents individus ont souscrit £7,000 ou plus à venir jusqu'au 30 septembre 1855. M. Rankin est incorrect lorsqu'il dit dans son témoignage, à propos de la souscription dans le livre d'Amherstburgh, qu'environ £1,300 avaient été souscrits à venir jusqu'au moment où il a vu le livre la dernière fois, c'est-à-dire au jour de l'assemblée de St. Thomas en septembre 1855. Les £7,000 étaient entièrement souscrits avant ce temps, à l'exception de £375 souscrits par trois personnes. A cette assemblée, en septembre 1855, le livre me fut remis pour obtenir d'autres souscriptions, le montant souscrit ne suffisant pas pour former la compagnie.

Ques. 139. M. Rankin vous a-t-il jamais, quand et où, expliqué pourquoi vous n'aviez pas été notifié de vous trouver à l'assemblée dont il est question, et quelle a été son explication?—*Rép.* Le lundi qui suivit la tenue de l'assemblée de St. Thomas, du 5 juillet, convoquée par M. Rankin, et dont je n'avais point reçu avis, je rencontrai M. Rankin qui me dit ce qui s'était passé ; qu'il avait permis à M. Zimmerman et ses amis de souscrire tout le capital voulu pour former la compagnie, et qu'il choisirait lui-même les directeurs. Je lui demandai alors pourquoi il ne nous avait pas notifiés, M. McLeod et moi, de ce qu'il y avait une assemblée de convoquée par lui, afin que nous pussions nous y trouver ; il me dit qu'il ne l'avait pas cru nécessaire, et de plus qu'il n'en avait pas eu le temps, tout s'étant fait si promptement. Je lui dis qu'il aurait pu nous télégrapher, et à cela il me répondit qu'il n'y avait pas de bureau de télégraphe à Amherstburgh. Je fus très surpris de cette réponse, attendu que le fil télégraphique de Windsor à Amherstburgh passe précisément au-dessus de la barrière du chemin qui conduit à sa maison. Je lui demandai alors quelle garantie M. Zimmerman lui avait donnée que le terminus serait placé à Amherstburgh. Il me dit qu'il ne lui en avait donné aucune, et qu'il n'en avait pas demandé, vu qu'il savait très bien que M. Zimmerman ne lui en aurait point donné. Je lui exprimai alors combien peu on était satisfait ; et à cela il me répondit qu'il se souciait fort peu que les habitants d'Amherstburgh fussent satisfaits ou non, lorsqu'il avait fait le mieux qu'il avait pu. Je supposai que cette dernière remarque se rapportait à l'arrangement (pour les £25,000) qu'il avait en sa possession, mais il ne m'en dit rien. Il me dit aussi que la meilleure chose que les habitants d'Amherstburgh pourraient faire était de recevoir cordialement M. Zimmerman et ses amis le 7 d'août, et de leur préparer un bon dîner au champagne. Je retournai à Amherstburgh le même soir très mécontent, et allai trouver M. Park et lui dis que si les dix pour cent sur la souscription Wallace n'étaient point trouvés, ç'en était fait d'Amherstburgh, attendu que je croyais que M. Rankin avait vendu la charte à M. Zimmerman. M. Park répondit qu'il n'y avait point de danger, vu qu'on allait se procurer l'argent. Je contredis donc le témoignage de M. Rankin où il dit qu'il pensait que j'étais content de l'arrangement avec M. Zimmerman. J'allai ensuite trouver M. Rankin chez lui pour savoir dans quelle banque M. Zimmerman avait déposé ses dix pour cent, car s'ils avaient été payés dans sa propre banque j'aurais douté de la validité de la souscription du capital, attendu qu'il avait été passé une résolution par le bureau des directeurs provisoires, à une assemblée tenue à St. Thomas dans le mois de septembre précédent, en conformité de l'acte du parlement, laquelle résolution exigeait que les dix pour cent fussent déposés à la banque du Haut-Canada ou dans ses succursales. M. Rankin me répondit que la chose était sans conséquence, que M. Zimmerman avait déposé son argent à sa propre banque, mais que lui (M. Rankin) avait déposé à la banque du Haut-Canada les dix pour cent sur les £1000 qu'il avait souscrits. Il me demanda à combien se montait la souscription dans mon livre depuis qu'il l'avait vue en septembre 1855. Je lui dis qu'il avait souscrit quelque chose, mais que n'ayant pas fait l'addition des souscriptions, je ne pouvais lui dire à combien elles se montaient. Je lui dis aussi que les habitants d'Amherstburgh ainsi que moi nous étions très mécontents de sa manière d'agir, et de la fermeture soudaine des livres ainsi que de la demande faite si

subitement des dix pour cent sur la souscription. Il me dit qu'il avait fait tout ce qu'il avait pu pour Amherstburgh, et que si quelqu'un setrouvait mécontent, cela ne faisait rien, attendu que M. Zimmerman souscrirait tout le capital, mais que dans le cas où le chemin ne serait pas construit jusqu'à Amherstburgh il me ferait avoir un contrat qui me vaudrait plus que dix mille louis.

Ques. 140. Connaissez-vous quelque chose de la souscription Wallace?—

Rép. A une assemblée des habitants d'Amherstburgh, le 8 mai 1856, tenue exprès pour obtenir une somme d'argent pour permettre à M. Wallace de faire une exploration préliminaire afin de pouvoir connaître le coût probable du chemin, comme j'avais le livre de souscription entre les mains à cette assemblée, à laquelle M. Wallace était présent, lui, M. Wallace, me demanda si je voulais lui permettre de souscrire le montant nécessaire pour organiser la compagnie, disant qu'il le ferait de la même manière qu'il l'avait fait pour le Buffalo and Utica road, le Buffalo and New-York City road, et le State Line Road dans l'état de New-York. Avec ma permission, il souscrivit alors les £500,000 nécessaires pour organiser la compagnie. Il me demanda alors si je voulais lui permettre d'emporter le livre d'actions à Buffalo afin d'engager les capitalistes à avancer l'argent. Je lui dis que je n'y avais point d'objection, pourvu que M. Park me garantît que le livre me serait rendu, afin de pouvoir le produire à l'assemblée suivante des directeurs. M. Park me le promit, et M. Wallace emporta le livre avec lui. M. Rankin donne dans son témoignage une copie du livre d'actions d'Amherstburgh, par le moyen de laquelle il essaye de faire voir que la souscription Wallace était entrée de telle manière qu'on pouvait la considérer, soit pour £500, soit pour £500,000, et que les trois derniers zéros étaient placés dans la colonne des chelins. Ceci se comprend facilement, vu que la colonne des louis était réglée de telle façon qu'elle ne pouvait contenir plus de trois chiffres, et que nécessairement il fallait placez les trois derniers zéros dans la colonne des chelins. Ainsi l'on voit que la grande objection que M. Rankin a fait à la souscription Wallace se réduit à bien peu de chose.

Ré-examiné [Par le conseil en faveur du bill.]

Ques. 141. Ne saviez-vous pas qu'avant la souscription Wallace, M. Rankin avait introduit en chambre un bill pour réduire le montant à souscrire, afin d'organiser la compagnie?—*Rép.* Je le savais, mais le bill n'était pas passé alors.

Ques. 142. Pourquoi n'avez-vous pas informé M. Rankin que le montant requis était tout souscrit et qu'il était conséquemment inutile de faire passer un bill pour réduire le capital de la compagnie?—Parce que nous n'avions pas encore reçu les dix pour cent sur les £500,000.

Ques. 143. Dans la souscription, M. Wallace a-t-il signé son nom avec un crayon ou avec une plume?—*Rép.* Avec un crayon, je crois.

Ques. 144. Quand l'a-t-il encre?—*Rép.* Quand le livre me fut remis, avant l'assemblée convoquée par M. Rankin pour fermer le dit livre.

Ques. 145. Avez-vous reçu, ou vous a-t-on promis quelque chose pour vos troubles dans les affaires de la compagnie dont vous êtes directeur?—*Rép.* Je

n'ai jamais rien reçu, et à part ce que M. Rankin m'a promis je n'ai point eu de promesse de personne.

Le témoin alors se retire.

[J. H. Greer, écr., est appelé et interrogé de nouveau.

Ques. 146. Pourquoi M. Buchanan s'est-il servi de vous comme médiateur entre lui et M. Rankin ?—*Rép.* Comme j'étais son ami et celui de M. Rankin, ainsi que de la compagnie du grand chemin de fer occidental, M. Buchanan crut que j'étais la personne la plus propre à cela. Comme preuve que j'étais estimé dans la compagnie du grand chemin de fer occidental, en ayant été l'employé pendant environ douze mois, le bureau des directeurs voulut bien passer à mon sujet la résolution dont voici la copie :

“ Bureau de la compagnie du grand chemin de fer occidental,
“ Hamilton, Canada, 7 septembre 1854.

“ A John H. Greer, écr. :

“ Cher monsieur,—Votre lettre du 29 août, par laquelle vous offrez votre résignation, a été lue au bureau, et j'ai reçu instruction de vous informer que votre résignation a été acceptée avec beaucoup de regret, attendu que le bureau considère que vous avez rempli avec énergie et consciencieusement les devoirs qui vous ont été confiés dernièrement.

“ Comme le bureau désire que vous donniez toute votre attention aux affaires de la compagnie aussi longtemps que vous resterez à son service, j'ai reçu de plus instruction de vous informer que si vous vous décidez à quitter son emploi le 31 ult. (août) (*sic* !), trois mois de salaire additionnel vous seront accordés, comme une marque d'appréciation de vos services, et je serai heureux de vous faire parvenir ces trois mois de salaire quand vous le voudrez.

“ Votre, etc.,

“ BUCKSTON BAKER, secrétaire.”

Ques. 147. Savez vous si M. Rankin a jamais menacé M. Buchanan de manière à induire ce dernier à rechercher son assistance dans l'entreprise des compagnies ? Si tel a été le cas, dites quand, où et de quelle manière ?—*Rép.* A ma première entrevue avec M. Rankin, à Windsor et à Sandwich, il me dit avec toute assurance (pour fortifier sa position, je pense,) que si ses intérêts n'étaient pas considérés par la compagnie dans la construction du chemin, il ferait en sorte que le droit de passage coûterait £100,000 de plus à toute autre compagnie.

Le témoin se retire.

George Hardison, écr., est appelé et interrogé.

[Par le conseil des pétitionnaires contre le bill.]

Ques. 148. Connaissez vous M. Wallace ?—*Rép.* Je connais M. Wallace depuis 10 à 12 ans, et durant la plus grande partie de ce temps j'ai été en rapports intimes avec lui.

Ques. 149. Savez vous quelque chose de la souscription Wallace pour £500,000 d'actions du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas?—*Rép.* J'ai eu plusieurs conversations avec M. Wallace au sujet du chemin d'Amherstburgh et St. Thomas l'année dernière, et je sais qu'il était l'un des plus zélés partisans du projet. Lorsqu'il s'est montré d'abord en faveur de ce chemin, cette compagnie était connue sous le nom de "compagnie du chemin de fer des rivières Niagara et Détroit." Il a passé, en 1849, le temps de la session à Montréal, afin d'obtenir du délai pour terminer l'entreprise, mais il ne put y réussir. Peu de temps après que la charte de la compagnie du chemin d'Amherstburgh et St. Thomas eût été obtenue en 1855, M. Wallace m'exprima son intention de renouveler ses efforts pour faire réussir l'entreprise. Plusieurs mois après, il me dit que des livres de souscription avaient été ouverts, mais qu'un bien petit montant avait été souscrit, et qu'il craignait que le montant nécessaire pour organiser la compagnie ne fût obtenu par les parties qui les avaient en leur possession, et qu'il s'était décidé à prendre des mesures pour obtenir une souscription pour le montant nécessaire, convaincu qu'il y réussirait comme il avait déjà réussi dans des affaires de chemin de fer dans la cité de Buffalo, et dans d'autres parties de l'état de New York; et il me mentionna le fait que je connaissais déjà, qu'il avait lui même souscrit personnellement le montant entier requis par la charte pour la partie ouest du New York Central Railroad, lequel montant il réussit plus tard à faire prendre par d'autres individus. M. Wallace devint l'ingénieur en chef de ce chemin, et en fut surintendant pendant six ou sept ans. A l'égard des £500,000 souscrits dans l'entreprise du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, M. Wallace, après plusieurs conversations que nous eûmes ensemble, dans lesquelles il m'exprima son intention de souscrire les £500,000, me dit qu'il concevait qu'il était nécessaire de souscrire tout ce montant, parce qu'il craignait que le parlement ne voulût pas passer la mesure qui tendait à réduire le capital de la compagnie. Il m'informa qu'il avait souscrit tout le montant, et qu'il avait pris des arrangements avec des capitalistes pour obtenir l'argent.

Ques. 150. Avez vous été employé par la compagnie du chemin d'Amherstburgh et St. Thomas pour obtenir le droit de passage pour son chemin? *Rép.* Oui, et j'ai visité cinq townships pour cet objet, et j'ai passé des marchés avec la moitié environ des propriétaires de terres pour obtenir ce droit de passage. Ceci eut lieu entre le 7 août et le commencement d'octobre. J'ai aussi pris possession de la ligne en ouvrant la tranchée à la ville de St. Thomas.

Ques. 151. Avez vous eu quelque conversation avec M. Rankin à propos du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas?—*Rép.* Je n'ai jamais rencontré M. Rankin, et conséquemment je n'ai jamais eu de conversation avec lui.

Ques. 152. Connaissez vous quelque autre chose de quelque importance dans l'affaire sous considération?—*Rép.* J'étais présent à l'élection de directeurs qui eut lieu à l'hôtel de ville d'Amherstburgh le 7 août dernier, et j'étais aussi présent à deux assemblées du bureau de directeurs dont M. McLeod était le président, et j'ai agi en cette occasion comme secrétaire *pro tem.*

Ré-examiné [Par les conseils en faveur du bill].

Ques. 153. Par lequel des bureaux de directeurs avez vous été employé pour obtenir le droit de passage? Aviez vous de l'argent, et avez vous fait des paiements sur les contrats?—*Rép.* Il ne m'a été fourni aucuns deniers, et je n'ai payé aucun argent excepté mes dépenses personnelles.

Le témoin se retire.

G Macbeth, écr., M.P.P., est appelé et interrogé.

[Par le conseil de M. Buchanan.]

Ques. 154. Etiez-vous l'un des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas? Voulez-vous dire comment vous êtes devenu intéressé dans cette compagnie?—*Rép.* J'étais l'un des directeurs provisoires de cette compagnie, et je m'y suis trouvé intéressé parce que l'on avait inséré mon nom dans l'acte d'incorporation, à Québec. J'étais alors membre pour le comté que je représente aujourd'hui.

Ques. 155. Avez-vous souscrit au capital de la compagnie, et pour quel montant? Aviez-vous quelque intérêt personnel autre que votre souscription dans la compagnie, et avez-vous été élu l'un de ses directeurs?—*Rép.* J'ai souscrit pour £1,500 d'actions en 1855. Quelques changements furent ensuite faits à la charte, mais ma souscription n'a pas été retirée. J'étais présent à l'assemblée tenue à St. Thomas en juillet, comme directeur provisoire. Les livres furent fermés ce jour là, et je déposai les dix pour cent sur ma souscription à la banque du Haut Canada, à London. J'étais intéressé comme propriétaire et aussi pour certains de mes constituants, le chemin traversant près de soixante milles du comté que je représente. A part cela, je n'avais point d'intérêt personnel autre que celui des autres habitants du comté.

Ques. 156. Avez-vous pris part, et en quoi, dans les actes de la compagnie après votre élection ou auparavant?—*Rép.* Aucunement avant l'assemblée d'Amherstburgh. Je fus alors choisi par les actionnaires comme directeur, et j'ai pris part aux assemblées du bureau élu, comme j'avais fait auparavant comme directeur provisoire.

Ques. 157. M. Rankin a-t-il entravé le progrès des travaux de la compagnie depuis la mort de M. Zimmerman? Dites ce qui a eu lieu en cela?—*Rép.* Depuis la mort de M. Zimmerman, j'ai toujours conseillé d'oublier les difficultés d'autrefois, et j'ai toujours été en faveur d'une union des compagnies d'Amherstburgh et St. Thomas, et de Woodstock et du Lac Erié. Des complications résultant d'intérêts contraires exigeaient que nous fussions unis pour pouvoir construire le chemin. J'avais de bonnes raisons pour croire que l'union aurait lieu, bien que je connusse qu'il n'était pas facile de concilier tous les intérêts. Ce fut subséquemment à la mort de M. Zimmerman que j'appris avec surprise que l'union était retardée par suite de la demande exorbitante faite par le président du bureau (M. Rankin.) Il y avait d'autres demandes, à ce que je compris, mais pour des sommes peu considérables. Je compris que celle réclamée de la succession Zimmerman par M. Rankin était de £25,000.

Ques. 158. Aviez-vous eu avant ceci quelque entrevue avec M. Rankin, et vous a-t-il jamais informé qu'il avait des intérêts personnels dans la compagnie ou quelque part dans ses contrats qui devaient lui rapporter un profit de £25,000 au autre somme, ou vous a-t-il dit le contraire?—*Rép.* Nous avons eu nécessairement plusieurs conversations ensemble, vu que nous faisons partie du même bureau, et que nous avons tous deux à cœur la construction du chemin. Dans aucune occasion, cependant, il ne m'a donné à entendre qu'il était intéressé dans l'entreprise autrement que comme représentant d'Essex. Il ne m'a jamais dit qu'il avait l'intention d'avoir une part dans le contrat; au contraire, il m'a répété souvent qu'il n'avait dans l'entreprise d'autre intérêt que celui de ses constituants, et que le bien général, ou des paroles de cette teneur. Il me dit à Toronto, après la mort de M. Zimmerman, qu'il se proposait d'introduire un bill pour confirmer les actes du bureau Rankin, parce qu'il pensait que ce bureau était le seul qui fût légalement constitué. Il m'assura alors que son seul but était de se défaire du bureau de McLeod. Je lui promis mon appui, parce que j'avais des sympathies pour lui, croyant qu'il avait été maltraité comme homme politique par l'un des premiers membres de ce bureau, et de plus je pensais que si les actes du bureau Rankin étaient confirmés, on en viendrait plus tôt à une union des compagnies. Il ne m'a jamais donné à entendre qu'il eût d'autre but que de prouver au public que sa manière d'agir était loyale et honnête, et de maintenir sa position comme directeur.

Ques. 159. Si vous eussiez su que M. Rankin eût quelque intérêt dans la compagnie, ou l'intention d'avoir quelque part dans les contrats ou les affaires de la dite compagnie qui dût lui rapporter £25,000, ou n'importe quelle autre somme, auriez-vous voté pour le faire nommer président?—*Rép.* J'ai voté de tout mon cœur pour le faire élire président, mais si j'eus connu qu'il avait un contrat dans sa poche, je n'aurais pas siégé à côté de lui.

Réexaminé [Par les conseils en faveur du bill.]

Ques. 160. Avez-vous, immédiatement après l'élection des directeurs à Horseman's Hotel, été à l'hôtel de ville d'Amherstburgh en compagnie de M. Salter, et donné avis à M. McLeod qu'il avait été élu membre de votre bureau, et l'avez-vous alors notifié de se trouver à une assemblée des dits directeurs qui devait se tenir à Amherstburgh le même jour?—*Rép.* Je suis allé trouver M. McLeod dans une occasion, mais pas pour cela. Je puis y avoir été en compagnie de M. Salter, mais je ne me le rappelle pas.

Ques. 161. En quel temps avant la mort de M. Zimmerman la réclamation de M. Rankin a-t-elle empêché l'union dont vous parlez?—*Rép.* Je parle de l'union à laquelle j'ai travaillé après sa mort.

Ques. 162. Combien de fois vous êtes vous rencontré avec M. Rankin au bureau des directeurs après l'élection du 7 août dernier?—*Rép.* Nous siégeâmes ce jour là et en une autre occasion, je crois.

Le témoin se retire.

W. L. Smart, écrivain, est appelé et interrogé.

[Par le conseil de M. Buchanan.]

Ques. 163. Êtes-vous le secrétaire de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du Lac Erie?—*Rép.* Je le suis.

Ques. 164. Combien y a-t-il de municipalités qui ont fait des prêts à la compagnie, et pour combien?—*Rép.* Six. Ces prêts se montant à £145,000. La municipalité de la ville de Woodstock, £25,000; Norwich nord, £30,000; Norwich sud, £20,000; Windham, £25,000; la ville de Simcoe, £25,000; Woodhouse, £20,000.

Ques. 165. De quelles autres sources la compagnie a-t-elle reçu de l'argent, et pour quel montant?—*Rép.* Un prêt par Messrs Zimmerman et Cie., de la somme de £12,500, fait aux mêmes conditions que pour l'argent prêté par les municipalités. La compagnie est aussi endettée envers M. Isaac Buchanan de la somme de £18,500. Les recettes provenant des droits de havre, des rentes des terres, et de paiements faits sur le capital, etc., se monteraient à près de £10,000 de plus.

Ques. 166. L'argent a-t-il été dépensé, et comment?—*Rép.* Oui; il a été employé à la construction du chemin, à l'acquisition du droit de passage, à des frais de justice, et à des dépenses incidentes. Les entrepreneurs paient les dépenses des ingénieurs et l'intérêt dû aux municipalités.

Ques. 167. Qu'est-ce qui a été fait sous l'acte de 1855 qui permet à la compagnie de s'unir à d'autres compagnies?—*Rép.* Trois propositions différentes ont été reçues par M. Zimmerman. Par celle du 13 septembre qui fut acceptée par les divers délégués des municipalités, M. Zimmerman demandait dix jours pour se consulter et se décider définitivement. Elle aurait été mise à effet si la compagnie d'Hamilton et Port Dover n'eût produit une autre proposition signée non seulement des directeurs de cette compagnie, mais encore de quelques uns des messieurs les plus influents et les plus riches d'Hamilton. Cette dernière proposition contenait l'offre d'une union à de bonnes conditions. Elle fut soumise aux municipalités intéressées par les directeurs de la compagnie de Woodstock, et après plusieurs semaines employées par les municipalités à s'enquérir des affaires de la compagnie d'Hamilton et Port Dover, une majorité des municipalités informa les directeurs de la compagnie de Woodstock qu'elle ne voulait point d'union avec cette compagnie. Le 10 de mars 1856, ces municipalités entrèrent, avec M. O'Reilly, d'Hamilton, en un arrangement (lequel arrangement devait être soumis à l'approbation du bureau,) par lequel le chemin devait être cédé aux parties dont il était l'agent. Pour mettre cet arrangement à exécution, l'acte de 1856 fut passé.

Ques. 168. Comment se fait-il qu'on n'ait pris que dernièrement des mesures pour effectuer une fusion avec la compagnie de St. Thomas et d'Amherstburgh?—*Rép.* En août 1856, M. Buchanan devint le président de cette compagnie, et dans le mois de décembre suivant il fut passé une résolution par le bureau pour

une union avec la compagnie d'Amherstburgh et St. Thomas, et il fut adressé de suite une lettre au président de cette compagnie à laquelle il ne fut point reçu de réponse ; mais le 10 janvier, cette compagnie consentit à l'union en devenant partie à un arrangement à cet effet, lequel arrangement a depuis été soumis aux six municipalités ci-dessus mentionnées, et a été ensuite adopté par elles.

Ques. 169. En août 1855, M. Zimmerman offrit-il d'acheter le chemin d'Otterville à Port Dover, y compris le havre, et pour quel prix?—*Rép.* En août 1855, M. Zimmerman offrit d'acheter cette partie du chemin située entre Otterville et le havre, d'une longueur de 23 milles, pour ce qu'elle avait coûté. Cette partie de chemin fut évaluée par l'ingénieur en chef à \$399,626 50 ; et il fut proposé par M. Zimmerman (proposition qu'approuva le bureau,) que cette somme serait dépensée à faire la partie du chemin entre Woodstock et Otterville, d'une longueur de 16½ milles, laquelle pouvait, d'après l'estimation de l'ingénieur en chef, être faite pour \$300,552, laissant pour les fins générales de la compagnie un surplus de \$99,074 50.

Ques. 170. Pourquoi cette proposition ne fut-elle pas acceptée par les municipalités?—*Rép.* Les municipalités au sud d'Otterville voyant que M. Zimmerman allait entreprendre de conduire le chemin jusqu'à Port Dover s'opposèrent à ce que leur part des deniers à payer fût dépensée sur le chemin entre Woodstock et Otterville.

Ques. 171. En 1856, fut-il passé un acte pour autoriser la mise à exécution de cet arrangement?—*Rép.* Oui, en juin 1856.

Ques. 172. Qu'est-ce qui a été fait en vertu de cet arrangement?—*Rép.* Les réglemens nécessaires autorisés par cet acte ont été soumis aux contribuables et aux diverses municipalités qui les ont passés.

Ques. 173. Combien avez-vous réellement payé pour droit de passage pour la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié?—*Rép.* Entre £28,000 et £30,000.

Ques. 174. Quelle est aujourd'hui la valeur de tous les immeubles et du havre de la compagnie de Woodstock et du lac Erié?—*Rép.* Environ £45,000.

Ré-examiné [Par les conseils en faveur du bill.]

Ques. 175. L'arrangement fait par les municipalités et M. O'Reilly fut-il accepté ou non? Sinon, pourquoi?—*Rép.* Cet arrangement fut soumis officiellement aux actionnaires et aux directeurs pour la première fois à l'élection annuelle dans le mois de Juin suivant, alors qu'il fut approuvé comme faisant partie du rapport du président. Les réglemens voulus, tels que préparés par M. O'Reilly et moi, furent subséquemment soumis aux municipalités. Avant le vote des contribuables, M. O'Reilly pria les différents conseils des municipalités de différer la passation des réglemens.

Ques. 176. M. Buchanan, ou quelqu'un de sa part, sont-ils intervenus dans le temps, et ont-ils essayé d'obtenir le contrôle de la compagnie?—*Rép.* Pas que je sache. Le 11 août, M. Buchanan devint le président de la compagnie, et alors en obtint le contrôle en prenant presque toutes les actions.

Ques. 177. Comment M. Buchanan devint-il président, et n'est-ce pas par la violation de l'arrangement pris avec M. O'Reilly?—*Rép.* M. Buchanan devint d'abord directeur, et il fut ensuite élu président, cette charge étant vacante, et non par la violation de l'arrangement avec M. O'Reilly.

Ques. 178. Qui étaient les parties qui ont résigné pour faire place à celles qui ont choisi M. Buchanan, et n'était-ce pas en vertu d'un arrangement?—*Rép.* Le 11 août dernier, M. Henry DeBlaquière, M. A. Farmer, le président, et M. D. S. McQueen, résignèrent leur siège au bureau, et alors M. Buchanan, M. Andrew Smith et M. Gilbert Moore furent élus directeurs à leur place. Je ne sache pas que ce fut en vertu d'un arrangement.

Ques. 179. Savez-vous si quelques-unes de ces parties ont reçu de l'argent pour résigner?—*Rép.* Pas à ma connaissance.

Ques. 180. Comment les £12,500 empruntés à M. Zimmerman ont-ils été dépensés, et à qui ont-ils été payés?—*Rép.* Ils ont été dépensés à la construction du chemin, et payés à MM. Zimmerman & Cie., entrepreneurs.

Ques. 181. Quel est le montant des débetures déposées à la banque de Zimmerman, et de quelles municipalités ont-elles été obtenues?—*Rép.* En octobre 1854, je fus député à Québec pour obtenir du gouvernement les débetures émises en vertu des réglemens de Simcoe et de Windham, lesquelles se montaient à £50,000. Le député-receveur-général me dit qu'il ne me les donnerait qu'à la condition que je n'en disposasse point au-dessous du pair, et il en exigea la preuve. Je fis un arrangement partiel avec la banque commerciale par lequel elle s'engageait à les accepter au pair; mais vu le délai encouru dans la transmission de certains papiers, la banque refusa de les prendre, et alors, pour m'arracher d'entre les mains du député-receveur-général, M. Courtwright, entrepreneur sous M. Zimmerman, s'engagea à faire consentir la banque de Zimmerman à les prendre au pair, et le député-receveur-général une fois certain du fait me donna les débetures. M. Zimmerman était en Angleterre, et la compagnie était alors endettée envers les entrepreneurs d'environ £28,000. Le montant payé à la banque pour acquitter cette dette et pour faire marcher les travaux était de £45,000 la balance ayant été envoyée à Woodstock.

Ques. 182. A quelle époque le compte de la compagnie du chemin de fer de Woodstock et du lac Erié a-t-il été transféré de la banque de Montréal, et pour quelle raison?—*Rép.* Il n'a jamais été transféré de cette banque.

Le témoin alors se retire.

M. *Kintrea*, de Woodstock, est appelé et interrogé.

[Par le conseil de M. Buchanan.]

Ques. 183. Etes-vous le trésorier du comté d'Oxford, et depuis combien de temps?—*Rép.* Depuis près de quatre ans. Je connais le comté depuis près de 15 ans.

Ques. 184. Dans le cas où le bill de M Rankin deviendrait loi, croyez-vous que les diverses municipalités en souffriraient sous le point de vue pécuniaire?

—*Rép.* Je ne crois pas que la ville de Woodstock soit en état de rencontrer ses engagements envers le fonds consolidé d'emprunt municipal ; je ne crois pas non plus que les townships de Norwich nord et sud soient capables de rencontrer les leurs, si le bill de M. Rankin devient loi, car ces localités se trouveraient dépourvus des seuls moyens qui leur restent pour payer leur dette au gouvernement. Ce sont là les seules municipalités dans le comté d'Oxford qui soient endettées envers le fonds d'emprunt municipal pour le chemin.

Le témoin alors se retire.

Sur motion de Sir A. N. MacNab,

Ordonné que les conseils pour et contre le bill soient appelés pour déclarer si leur preuve est close ou non.

Les conseils en faveur du bill déclarent leur preuve close.

Pareillement, les conseils contre le bill.

Sur motion de M. Papin,

Ordonné Que les conseils soient maintenant entendus pour clore leur cause.

Sur motion de M. Brown,

Ordonné Qu'après que les conseils auront été entendus, la considération ultérieure du bill soit remise jusqu'à ce que les témoignages aient été imprimés et placés entre les mains des membres du comité, pourvu que ce jour ne soit pas plus tard que vendredi prochain.

Le Dr. *O'Connor*, C. R., comparait et adresse la parole au comité contre le préambule du bill, et alors il se retire.

Ajourné à demain, à 11 heures A. M.

Mercredi, 20 mai, 1857.

LE COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

L'HON. SIR ALLAN NAPIER MACNAB, BART, PRESIDENT,
M. BELLINGHAM,
M. BOWES,
M. BROWN,
M. BUREAU,
L'HON. M. LE SOL.-GEN. CARTIER,
L'HON. M. CAUCHON,
M. CHRISTIE,
M. CLARKE,
M. DALEY,
M. A. A. DORION,
M. FOLEY,
L'HON. M. LEMIEUX,
L'HON. M. LE PROC.-GEN. MACDONALD,
M. MONGENAIS,
M. ANGUS MORRISON,
L'HON. M. JOSEPH C. MORRISON,
M. PAPIN,
M. RANKIN,
L'HON. M. ROBINSON,
M. SIMARD,
M. JAMES SMITH,
L'HON. M. SPENCE, et
M. WILSON.

Le comité reprend la considération du bill (No. 253) pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer du sud.

John Eccles, écr., C. R., comparait et adresse la parole au comité contre le dit bill, et alors il se retire.

Frank Powell, écr., comparait et adresse la parole au comité en faveur du bill, et alors il se retire.

Ajourné à vendredi prochain, à 11 heures A. M.

Vendredi, 22 mai 1857.

LE COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

L'HON. SIR ALLAN NAPIER MACNAB. BART., PRESIDENT,
 M. BELLINGHAM,
 M. BOWES,
 M. BROWN,
 M. BUREAU,
 L'HON. M. LE PROC.-GEN. CARTIER,
 L'HON. M. CAUCHON,
 M. CHRISTIE,
 M. CLARKE,
 M. DALY,
 M. A. A. DORION,
 M. FOLEY,
 L'HON. M. LEMIEUX,
 L'HON. M. LE PROC.-GEN. MACDONALD,
 M. MONGENAIIS,
 M. ANGUS MORRISON,
 L'HON. M. JOSEPH C. MORRISON,
 M. PAPIN,
 M. RANKIN,
 L'HON. M. ROBINSON,
 M. SIMARD,
 M. JAMES SMITH,
 L'HON. M. SPENCE, et
 M. WILSON.

Le comité reprend la considération du bill (No. 253) pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer du sud.

M. *Rankin* soumet le mémoire suivant :

MEMOIRE.

La compagnie du grand chemin de fer du sud se chargera de la dette des municipalités, et sera subrogée dans leurs droits.

Lorsque le chemin sera fini et qu'il paiera huit pour cent, la compagnie du grand chemin de fer du sud prêtera £200,000 aux municipalités pour les mettre en état de construire le chemin depuis Woodstock jusqu'à Port Dover.

La compagnie du grand chemin de fer du sud remboursera à la succession Zimmerman le montant entier dépensé par feu M. Zimmerman, soit pour le chemin de fer d'Amherstburgh et St. Thomas, soit pour le prolongement de la ligne de Woodstock et du lac Erié.

Le préambule étant lu,

Et son adoption étant proposée, le comité se divise; et les noms étant appelés sont pris comme suit :

Pour :

Messieurs Bellingham,
Bowes,
Bureau,
Cartier, proc.-gén.
Cauchon,
Christie,
Clarke,
Foley,
Lemieux,
Macdonald, proc.-gén.
Mongenais,
Papin,
Rankin, et
Simard.—14.

Contre :

Messieurs Brown,
Daly,
Dorion, A. A.
MacNab,
Morrison, Angus,
Morrison, Jos. C.
Robinson,
Smith, James,
Spence, et
Wilson.—10.

Ainsi la question a été résolue affirmativement, et le préambule adopté.

Ajourné à mardi prochain, à 11 heures A. M.

Mercredi, 27 mai 1857.

LE COMITE S'ASSEMBLE.

MEMBRES PRESENTS :

HON. W. B. ROBINSON, VICE-PRESIDENT,
 M. BOWES,
 M. CHRISTIE,
 M. CLARKE,
 M. DALY,
 M. FOLEY,
 L'HON. M. LE PROC.-GEN., MACDONALD,
 M. MONGENAIS,
 M. ANGUS MORRISON,
 L'HON. M. JOSEPH C. MORRISON,
 M. PAPIN,
 M. RANKIN,
 M. SIMARD,
 M. JAMES SMITH, et
 M. WILSON.

Le comité reprend la considération du bill (No. 253) pour incorporer la compagnie du grand chemin de fer du sud.

La première clause étant lue, est amendée comme suit :

Page 1, ligne 15, retranchez " A. B. C. D., etc.," et insérez " George Southwick, Joseph Lang, Duncan Campbell, James M. Salmon, William Fitch, John Fraser, James Farley, Asa Howard, Rodolph Johnson, Thos. Woodbridge, John Mercer, Thomas Keating, James Woodbridge, Joseph Mercer, Niles Miller, Charles G. Fortier, Theodore Malott, John Ferres, Joseph Miller, Charles Baby, Felix Laffarty, Robert Elliott, William Scott."

La dite clause, telle qu'amendée, est adoptée.

La seconde clause est lue et adoptée.

La troisième clause étant lue est amendée comme suit :

Page 2, ligne 2, retranchez " ville de Simcoe et St. Thomas et," et insérez " ville de Simcoe, et de là à St. Thomas directement, via."

Page 2, ligne 4, retranchez " Windsor," et insérez " Sandwich."

La dite clause, telle qu'amendée, est adoptée.

La quatrième clause est lue et adoptée.

La cinquième clause étant lue est amendée comme suit :

Page 2, ligne 29, remplissez le blanc avec "George Southwick, M.P.P., de St. Thomas, dans le comté d'Elgin, James Farley, du même endroit, John Frazer, de Pelham, dans le comté de Welland, William Fitch, de Canboro', dans le comté de Haldimand, Duncan McCall, du township de Woodhouse, Paul John Salter, de Windsor, dans le comté d'Essex, James Webster, de Guelph, dans le comté de Wellington, John Mercer, de Chatham, dans le comté de Kent, Francis H. Burton, de Port Hope, dans le comté de Durham, Michael Foley, M.P.P., de Simcoe, dans le comté de Norfolk, et Thomas Woodbridge, de Sandwich, dans le comté d'Essex."

M. Wilson propose que le nom de Robert Reynolds, écr., d'Amherstburgh, soit ajouté dans la liste des directeurs provisoires.

Sur ce le comité se divise, et les noms étant appelés sont pris comme suit :

Pour:	Contre:
Messieurs Daly, Morrison, Angus, Smith, James, et Wilson.—4.	Messieurs Bowes, Christie, Clarke, Foley, Papin, et Rankin.—6.

Ainsi la question a été résolue négativement, et la dite clause, telle qu'amendée, est adoptée.

La sixième clause étant lue, est amendée comme suit :

Page 2, ligne 35, après "décédant" insérez "résignant."

La dite clause, telle qu'amendée, est adoptée.

La septième clause est lue et adoptée.

La huitième clause étant lue, est amendée comme suit :

Page 3, ligne 35, remplissez le blanc avec "huit."

La dite clause, telle qu'amendée, est adoptée.

Les 9e, 10e, 11e et 12e clauses sont lues et adoptées.

La treizième clause étant lue, est amendée comme suit :

Page 4, ligne 43, retranchez "cinq" et insérez "sept."

La dite clause, telle qu'amendée, est adoptée.

Les quatorzième et quinzième clauses sont lues et adoptées.

Ordonné Que les clauses suivantes, A et B, soient ajoutées au bill après la quinzième clause :

(Clause A.)

“ La compagnie incorporée par le présent acte remboursera aux municipa-
 “ lités qui ont prêté des deniers à la compagnie du chemin de fer et du havre de
 “ Woodstock et du Lac Erié le montant entier du principal et de l'intérêt de ces
 “ prêts à mesure qu'ils deviendront dûs, déduisant sur iceux les deniers qui ont
 “ été payés par ou pour les dites municipalités au receveur-général pour intérêt
 “ sur des emprunts effectués par elles au fonds d'emprunt municipal consolidé du
 “ Haut Canada; et dans le cas où la compagnie du chemin de fer et du havre
 “ de Woodstock et du lac Erié désirerait procéder à la construction de sa ligne
 “ de chemin de fer depuis Woodstock jusqu'à Port Dover, la compagnie incorpo-
 “ rée par le présent acte prêtera, après que son chemin sera terminé depuis la
 “ rivière Niagara jusqu'à la rivière Détroit, et dans les six mois à compter du
 “ jour auquel le premier dividende de huit pour cent aura été payé aux action-
 “ naires de la présente compagnie, une somme n'excedant pas deux cent mille
 “ louis à la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du Lac
 “ Erié, pour permettre à cette dernière compagnie de terminer son dit chemin
 “ depuis Woodstock jusqu'à Port Dover, ou de le finir et le mettre en état de fonc-
 “ tionner, au choix des municipalités, et à telles conditions dont conviendront les
 “ dites municipalités et la compagnie incorporée par le présent acte.”

(Clause B.)

“ Et attendu que feu Samuel Zimmerman et Isaac Buchanan, écuyers, ont
 “ dépensé des sommes d'argent considérables pour les prolongements de la ligne
 “ du chemin de fer de Woodstock et du Lac Erié, et pour le chemin d'Amherst-
 “ burgh et St. Thomas; à ces causes, qu'il soit décrété que la compagnie incorporée
 “ par le présent acte remboursera (en bons de la compagnie du grand chemin de fer
 “ du sud, payables sept ans après leur date respective, et portant intérêt au taux
 “ de six pour cent par année,) aux exécuteurs testamentaires du dit feu Samuel
 “ Zimmerman le montant entier de sa dépense, savoir, trente mille cinq cent
 “ louis, et au dit Isaac Buchanan le montant entier de ce qu'il a dépensé, savoir,
 “ trente trois mille cinq cents louis.”

La *seizième* clause est lue et adoptée.

La *dix-septième* clause étant lue, est amendée comme suit:

Page 6, ligne 9, ajoutez à la clause: “ Pourvu que tous dépôts faits dans une
 “ banque quelconque sur le capital souscrit en vertu de l'autorité des dits actes
 “ ou d'aucun d'eux, seront remboursés à la partie qui les aura faits ou à ses
 “ ayants cause.”

La dite clause, telle qu'amendée, est adoptée.

Les dix-septième et dix-huitième (et dernière) clauses sont lues et adoptées.

La cédule A est lue et adoptée.

Ordonné Que le dit bill soit réimprimé tel qu'amendé.

Ordonné Que le vice-président rapporte à la chambre le bill, tel qu'amendé,
 ce jour.

ETATS,
RAPPORTS ET COMPTES
DE LA
COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER
DU CANADA.

SOU MIS A L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE, JEUDI, LE 23 AVRIL, 1857.
Par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,

W. CAYLEY, Inspecteur-Général.



TORONTO:
IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, RUE YONGE:
1857.

ETATS, RAPPORTS ET COMPTES
DE LA
COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER.

TABLE DES MATIÈRES.

1. Prospectus de la compagnie.
2. Appendice au do.
3. Distribution primitive du capital.
4. État général du compte du capital.
5. Détails des dépenses mentionnées dans le compte du capital
6. Compte du revenu.
7. Détails des dépenses mentionnées dans le compte du revenu
8. Balance générale, 31 décembre 1856.
9. Etat des dépenses sur les différents chemins de fer formant le grand tronc de chemin de fer.
10. Etat montrant les sommes prélevées par les différentes compagnies formant la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada.
11. Extrait des affaires de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada.
12. Etat montrant le montant du capital sur lequel la compagnie du grand tronc de chemin de fer paie intérêt.
13. Estimation des sommes requises par la compagnie du grand tronc de chemin de fer pour lui permettre d'achever les travaux commencés, de faire les gares d'évitement extra et autres travaux qui sont absolument nécessaires pour les besoins du trafic et d'acheter le matériel roulant requis pour l'accroissement du trafic sur le chemin.
- 13½. Etat montrant les recettes et dépenses de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada, sur le compte de trafic pour les divers semestres commençant le 1er janvier 1854, et finissant le 31 décembre 1856.
14. Etat montrant les sommes requises pour faire face aux dépenses d'exploitation de la ligne, à l'entretien de la voie, à l'achat de munitions, combustibles, etc., du 1er mai au 30 juin 1857.
15. Etat comparatif du trafic hebdomadaire sur le grand tronc de chemin de fer depuis l'ouverture de toute la ligne, le 17 novembre 1856, et la période correspondante depuis le 17 novembre 1855.
16. Etat du nombre de voyageurs, et montant des marchandises, etc., transportés par le grand tronc de chemin de fer depuis l'ouverture de toute la ligne jusqu'au 4 avril 1857.
17. Rapport de MM. Street et Benedict.
18. Certificat final de A. M. Ross, écuyer.
19. Rapport de Walter Shanly, écuyer.
20. Rapport de A. M. Ross, écuyer, et appendice.
21. Rapport de MM. Keefer et Shanly sur l'état des ponts du chemin de fer dans le Bas-Canada.
22. Mémoire de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada.



No. 1.

PROSPECTUS.

LA

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA

DIRECTEURS A LONDRES.

THOMAS BARING, écr., M. P. { Agents de la Province du Canada, et direc-
 GEORGE CARR GLYN, écr., M. P. { recteurs de la compagnie de la part du gou-
 HENRY WOLLASTON BLAKE, écr.,
 ROBERT McCALMONT, écr.,
 KIRKMAN DANIEL HODGSON, écr.,
 L'Echevin W. THOMPSON, M. P.

DIRECTEURS EN CANADA.

L'hon. JOHN ROSS, membre du Conseil Législatif, Solliciteur-général pour le
 Haut-Canada, *Président*.
 L'hon. FRANCIS HINCKS, M. P., Inspecteur-général.
 L'hon. E. P. TACHE, M. C. L., Receveur-général.
 L'hon. JAMES MORRIS, M. C. L., Maître-général des Postes.
 L'hon. MALCOLM CAMERON, M. P., Président du Conseil Exécutif.
 L'hon. R. E. CARON, Orateur du Conseil Législatif.
 L'hon. PETER MCGILL, M. C. L., Président de la Banque de Montréal.
 GEORGE CRAWFORD, écr., M. P., Brockville.
 BENJAMIN HOLMES, écr., Vice-Président de la compagnie du chemin de fer
 du St. Laurent et de l'Atlantique.
 W. H. PONTON, écr., Maire de Belleville.
 W. RHODES, écr., Québec.
 E. F. WHITTEMORE, écr., Toronto.

BANQUIERS A LONDRES.

MM. GLYN, MILLS et Cie.
 MM. BARING, FRERES et Cie.

INGENIEUR EN CHEF.

ALEXANDER McKENZIE ROSS, écr.

ASSISTANT INGENIEUR.

SAMUEL KEEFER, écr.

SECRETAIRE EN CANADA.

C. P. RONEY, écr.

SOLLICITEURS EN ANGLETERRE.

MM. SWIFT et WAGSTAFF, 30, Great George Street, Westminster.

SOLLICITEURS EN CANADA.

G. E. CARTIER, écr., M. P., Montréal.

JOHN BELL, écr., Belleville.

Les demandes de parts doivent être faites à MM. LAURENCE, CAZENOVE et PEARCE, Auction Mart, Londres, Courtiers ; ou à WILLIAM CHAPMAN, écr., 2, Leadenhall Street.

Le gouvernement et la législature du Canada ont, par différents actes, incorporé diverses compagnies pour la construction de différentes sections de la ligne du grand tronc de chemin de fer à travers la province ; et des actes du parlement canadien ont aussi été passés autorisant la fusion de toutes les compagnies dont les chemins de fer croisent ou joignent le grand tronc de chemin de fer, avec la compagnie du grand tronc de chemin de fer, afin de former une seule compagnie sous le nom de "Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada." En conséquence, des arrangements sont en progrès pour opérer une fusion de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada Est, de la compagnie du chemin de fer de Québec et Richmond, de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, de la compagnie du chemin de fer de Grande Jonction, et de la compagnie du chemin de fer de Toronto et Guelph, avec la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada, formant ensemble 964 milles de chemin de fer (y compris un pont sur le St. Laurent, à Montréal, qui sera construit sous la surintendance de ROBERT STEPHENSON, écr. M. P., et A. M. Ross, écr.) avec un capital réuni de neuf millions cinq cent mille louis, et pour prendre à bail à perpétuité le chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent, depuis le point de sa jonction avec le chemin de fer du grand tronc jusqu'à la cité de Portland, 148 milles, au moyen duquel on obtient accès à l'Atlantique à l'un des havres naturels du continent occidental.

Le capital est	£9,500,000
réparti comme suit :	
Montant déjà prélevé en parts, et dépensé sur travaux des chemins de fer du St. Laurent et de l'Atlantique et de Québec et Richmond	£683,400
Montant déjà prélevé sur bons	733,000
	<hr/>
	£1,416,400

Réservé en parts et débetures pour les actionnaires des chemins de fer du St. Laurent et de l'Atlantique et de Québec et Richmond sur la fusion, et pour les porteurs de bons de la compagnie de chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron	<u>£837,600</u>	2,254,000
Laissant		<u>£7,246,000</u>
Ce montant sera créé et divisé comme suit :		
Capital en 144,920 parts de £25 chaque		£3,623,000
Débetures de £100 chaque, payables en 25 ans, portant intérêt à 6 pour cent par année, payable semi-annuellement, à Londres, et convertibles en parts le ou avant le premier jour de janvier 1863, à l'option du porteur.		1,811,500
Et débetures, convertibles en bons du gouvernement provincial, de £100 chaque, payables en 20 ans, portant intérêt à six par cent par année, payable semi-annuellement, à Londres.		1,811,500
		<u>£7,246,000</u>

Sur ces 144,920 parts, on se propose d'en émettre maintenant la moitié, savoir, £1,811,500 en parts, et le même montant en débetures, les entrepreneurs ayant consenti à prendre l'autre moitié, en s'engageant cependant à donner aux détenteurs de ces parts, le 1er juillet 1854 (douze mois après l'ouverture anticipée de la section du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique), le choix de prendre, en égales proportions, deux tiers de cette moitié restante; c'est-à-dire, chaque détenteur de 30 de ces parts aura, le 1er juillet 1854, le droit de réclamer 20 parts de plus au pair, ainsi qu'un égal montant en débetures, aussi au pair. Ces parts et débetures additionnelles porteront intérêt à 6 pour cent, depuis le dit 1er juillet 1854.

£200 en débetures (moitié de chaque description) seront émis au pair, avec chaque £200 en parts.

Par la loi accordant l'aide provinciale, il est pourvu que les bons de la province seront émis à mesure que les travaux avanceront. Ces bons seront donc gardés en dépôt, pour être remis *pro rata* aux porteurs de débetures convertibles.

L'intérêt au taux de six pour cent par année, depuis le complètement de la fusion, jusqu'à ce que tous les travaux soient terminés, sera payé semi-annuellement, à Londres, en sterling, sur le montant payé de temps à autre sur chaque part. Les dividendes, tels que déclarés, seront aussi payables en sterling à Londres.

Le premier paiement relativement aux parts et aux débetures aura lieu par répartition, comme suit, savoir:—£5 sur chaque part, et 20 pour cent sur chaque débeture, à être payés aux banquiers de la compagnie à Londres, à Liverpool ou en Canada. Le reste sera demandé par versements, n'excédant pas £2 10s. par part, et 10 pour cent par débeture, à des intervalles de pas moins de quatre mois entre chaque demande, et la première demande ne sera pas faite avant l'expiration de six mois après la date de la répartition. Les souscripteurs auront

cependant le privilège d'anticiper les demandes sur les débentures, et ils recevront 6 pour cent d'intérêt sur le montant payé en avance.

La description et les fins du grand tronc de chemin de fer sont pleinement exposées dans l'appendice, sur lequel on attire instamment l'attention.

Les points les plus prééminents de cet appendice sont :—

1. La perfection du système de chemin de fer, qui monopolise le trafic du Canada et de l'Etat du Maine, et écarte toute concurrence préjudiciable.

2. Le montant considérable de la garantie du gouvernement et du capital canadien investi—étant de deux millions huit cent mille livres sterling.

3. Le fait que 250 milles de chemin de fer sont maintenant ouverts au trafic—devant être portés à 390 milles à la fin de l'année courante.

4. L'exécution de tous les travaux restant à faire étant entre les mains d'entrepreneurs très expérimentés ; l'éminente maison anglaise de MM. Peto, Brassey, Betts et Jackson, ayant entrepris les six-septièmes du chemin, y compris le pont du St. Laurent.

5. Le coût du chemin de fer étant actuellement défini par les contrats déjà faits, en conséquence toute appréhension que le capital sera insuffisant est dissipée.

On trouvera aussi dans l'appendice des données pour le sommaire suivant des *revenus probables*.

SUR 1,112 MILLES, à une moyenne de plus de £25 par mille, par semaine	£1,479,660	
Déduire les dépenses d'exploitation, 40 p. c.	591,864	
	<hr/>	£887,796
Intérêt de la dette de débentures, £4,635,200	278,100	
Loyer du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent	60,000	
	<hr/>	335,100
Montrant ainsi sur le capital en actions, un profit de £4,864,800, près de 11½ pour cent.		£549,695

On peut faire des demandes de parts à MM. LAURENCE, CAZENOVE, et PEARCE ; ou à WILLIAM CHAPMAN, Ecr., dans la forme ci-dessous :

FORME DE DEMANDE DE PARTS.

Aux directeurs de

LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Je vous prie de m'accorder _____ parts de £25 chaque, avec le montant proportionné en débentures de chaque classe, dans le capital du chemin de fer sus-nommé, et je consens à les accepter, ou toute quantité moindre, et à payer le dépôt de £5 sur chaque part, et 20 pour cent sur chaque classe de débentures, et à signer tout acte qui pourra être requis pour donner effet à ma souscription.

Daté le

jour de

1853.

Nom _____

Adresse _____

Profession _____

Référence _____

No. 2.

APPENDICE.

Le grand tronc de chemin de fer du Canada, avec le chemin de fer du Maine de l'Atlantique et du St. Laurent, 1,112 milles de long, d'une largeur uniforme 5 pieds 6 pouces, tel que maintenant soumis à l'attention du public anglais, forme le réseau de chemin de fer le plus étendu du monde. Protégé contre toute possibilité de concurrence préjudiciable, sur presque tout son parcours, par des causes naturelles ainsi que par des décrets législatifs, il monopolise le trafic d'une région embrassant 809 milles en ligne directe de Portland au Lac Huron, contenant une population de près de trois millions, en Canada, Vermont, New-Hampshire et Maine. A Portland il se relie avec le réseau de chemins de fer allant à l'est vers la province du Nouveau-Brunswick, et plus tard à Halifax dans la Nouvelle-Ecosse, et atteignant vers le sud, par des lignes déjà existantes, Boston et New-York. A la frontière du Canada, il s'unit de nouveau à d'autres lignes conduisant à Boston et aux grands districts manufacturiers de la Nouvelle Angleterre. De Richmond il s'étend à l'est jusqu'à Québec et Trois-Pistoles, 253 milles, donnant un accès direct au grand port maritime du Canada en été, et plus tard par voie ferrée à l'Atlantique, à Halifax, par les Trois-Pistoles et Miramichi, formant la seule route conduisant aux grandes pêcheries du Golfe St. Laurent et aux districts à bois, houille et minéraux du Nouveau-Brunswick. A Montréal, il rencontre encore trois chemins de fer en exploitation entre cette ville et Boston et New-York. A Prescott, il reçoit la ligne tributaire de Bytown et des vastes districts à bois de l'Ottawa, 60 milles, maintenant en voie d'être promptement terminée; et sur le côté opposé du St. Laurent, le chemin septentrional de New-York à Ogdensburg versera son flot de trafic et de voyageurs sur la ligne du grand tronc. A Kingston, le chemin de fer de Rome et St. Vincent, aussi de New York, devient son tributaire. De là à Toronto, il reçoit tous les produits de cette riche partie du pays située au nord du Lac Ontario, par la branche de Belleville et Peterborough, et plusieurs autres lignes nouvelles déjà en voie d'être construites, et toutes tributaires de la ligne du grand tronc. A Toronto, le chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron (100 milles maintenant presque terminés) verse le trafic de la région entourant le lac Simcoe et la Baie Georgienne. Au même endroit il rencontre aussi le grand chemin de fer occidental allant par Hamilton au Détroit, 240 milles, maintenant dans un état d'achèvement fort avancé, et par lequel on communique avec la partie sud du Canada Ouest, ainsi qu'avec les chemins de fer en opération du Détroit aux Etats du Michigan, d'Illinois et du Wisconsin.

De Toronto vers l'ouest, la ligne passant à travers le cœur de la péninsule occidentale du Canada, assure au grand tronc le trafic exclusif de la plus belle partie de la province, tandis qu'elle débouche, à son terminus de Sarnia, précisément à la décharge du lac Huron, évitant les bas-fonds des rivières Détroit et St. Clair au-dessous,—endroit le plus favorablement situé pour la navigation qui s'étend sur les lacs Huron et Michigan, et plus tard sur le lac Supérieur. A Sarnia, les chemins de fer américains maintenant en voie de construction mettent la ligne du grand tronc en communication la plus directe avec les lignes artérielles de l'ouest et du Mississippi, région dont les progrès en population et en richesse ont été regardés presque comme fabuleux, et dont les ressources ne sont cependant encore que très partiellement développées, tandis que le trafic des districts à mines de cuivre et de fer sur le lac Supérieur, les plus riches et les plus étendues du monde, avec la houille du Michigan, s'accumulera sur le chemin de fer à cet endroit, atteignant la navigation océanique à Montréal en moins

de temps, et en parcourant la même longueur de chemin, qu'il ne lui en faut maintenant pour passer par bateau aux eaux du lac Ontario, à 350 milles au-dessus de cette ville.

On voit donc que le grand tronc de chemin de fer du Canada, commençant à l'embouchure des trois plus grands lacs du monde, verse le trafic accumulé, par une ligne non-interrompue qui traverse toute la province du Canada, dans le St. Laurent à Montréal et à Québec, où il s'appuie au nord, tandis qu'au sud il atteint les ports magnifiques de Portland et de St. Jean sur l'océan. Tout le trafic futur entre les régions de l'ouest et l'est,—comprenant le Bas-Canada, partie des états du Vermont et du New Hampshire, tout l'état du Maine, et les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince Edouard et de Terre-Neuve,—doit donc passer sur le chemin de fer du grand tronc.

Ce grand projet de communication par chemin de fer à travers la plus riche, la plus populeuse et la plus importante dépendance coloniale de la Grande-Bretagne, n'est pas maintenant offert au public comme projet nouveau. Il se présente avec la garantie de la province du Canada, qui a placé plus de deux millions sterling dans l'entreprise ; il est supporté par les hommes les plus intelligents et les plus prévoyants de la colonie ; et il a la garantie de plus d'un demi million sterling de capital canadien privé qui y est placé ; tandis que la conviction des grands avantages d'une action unanime a produit une combinaison d'intérêts de chemins de fer qu'on n'a probablement encore jamais vue, et assure une exploitation tellement énergique et harmonieuse de la ligne entière, qu'elle ne peut manquer de produire les résultats les plus satisfaisants.

Le grand tronc de chemin de fer ne compte pas seulement, pour son succès, sur des espérances. La section entière de Portland à Montréal, de 290 milles, est maintenant en exploitation sur 250 milles, et sera en juillet prochain complètement reliée, offrant la communication la plus courte et la plus aisée entre le fleuve St. Laurent et l'océan Atlantique. Cette partie de la ligne forme par elle-même un chemin de fer complet, ouvrant une voie nouvelle au commerce de l'ouest, et donnant un débouché, durant l'hiver, aux produits du Bas-Canada ainsi qu'à ceux du Haut-Canada à l'est de Kingston. La ligne de Québec à Richmond place Montréal et Québec à six heures l'une de l'autre, et ouvre à ces villes l'accès le plus direct à l'océan par Portland, Boston et New York, passant à travers la partie la plus populeuse et la plus fertile du Bas-Canada. Jusqu'à l'achèvement de la section occidentale de la ligne du grand tronc, les produits du pays environnant les grands lacs seront apportés à Montréal par la plus magnifique navigation intérieure du monde ; et l'ouverture de la ligne assurera immédiatement l'approvisionnement de céréales aux marchés du Maine, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, nous donnant en retour, *via* Portland, des marchandises de manufactures anglaises et américaines, les produits des Indes Occidentales, etc. Les lignes de Montréal à Portland et de Richmond à Québec, déjà connuesses les noms de chemins de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, et Québec et de Richmond, seront en pleine exploitation continue dans le cours de cet été, embrassant 390 milles de chemin de fer, pour lesquels le capital a été fourni, entière à une très petite exception. Les recettes sur 72 milles, en Canada, pour les simples affaires locales, pendant les douze premiers mois d'opération jusqu'au 20 octobre 1851, ont été de £34,000. Sur 91 milles de la ligne de Portland, maintenant sous bail, elles ont été, pendant la même période, de £38,000. En portant les recettes au même taux par mille sur toute la distance de 390 milles, on obtiendra immédiatement un revenu brut de £172,300 pour les affaires locales ; tandis que le trafic total, si on l'estime d'après les recettes par mille du chemin d'Ogdensburg, £25 par mille par semaine,—le dernier chemin de fer américain offrant quelque parallèle,—s'élèvera à une somme de £507,000, indépendamment du grand développement ultérieur du pays ouvert par cette

ligne. On peut supposer que les revenus de la compagnie, pour les sections à être terminées en 1853, ne seront pas d'abord moindres que £304,200 net par année; en allouant 40 pour cent pour les dépenses d'exploitation, et déduisant £60,000 pour le loyer de la ligne de Portland, il resterait une somme *presque égale à la charge de la dette hypothécaire entière de la compagnie, et assurerait ainsi, aux porteurs de bons, par les profits actuels, leur intérêt sur tout le capital que l'on se propose de prélever par débentures.*

L'on se propose de procéder, simultanément avec la construction du chemin de fer vers l'ouest, à la construction du pont sur le St. Laurent à Montréal. Un travail d'une nature aussi prodigieuse, qui oblige de faire des arches sur une rivière navigable de deux milles de largeur, ne peut être entrepris que par un capital réuni considérable, et est justifié par son importance majeure. Le site de ce pont a été choisi sur le seul point de la rivière St. Laurent, depuis les grands lacs jusqu'à son embouchure, où l'on pût le placer sans inconvénient pour la navigation. Et aussi, à cet endroit, pas moins de 1,595 milles de chemin de fer continu maintenant en exploitation, à part une exception insignifiante, de New-York, Boston, Portland et Québec, aboutissent au côté sud de la rivière, *vis-à-vis* Montréal, ville qui contient 60,000 habitants. Sur le côté nord, les chemins de fer en voie de construction ou terminés, en y comprenant la section ouest du grand tronç, mesurent déjà 967 milles, exclusivement des lignes projetées. La confection de ce chaînon est essentielle à l'exploitation satisfaisante et économique du grand tronç de chemin de fer; et en conséquence il a été incorporé dans la ligne entière. Il sera construit d'après les plans et sous la surintendance de Robert Stephenson, *écr.*, I. C. (qui est sur le point de visiter le Canada dans ce but,) et Alexander McKenzie Ross, *écr.* I. C., et la structure sera de cette nature solide qu'exige un travail de cette étendue.

Il est fait une ample part de capital pour le pont, et l'ouvrage a été provisoirement entrepris par MM. Peto, Brassey, Betts et Jackson, sur l'estimation faite par MM. Stephenson et Ross. L'acte autorisant la construction de ce pont par la compagnie du grand tronç de chemin de fer, est maintenant en voie d'être passé dans le parlement canadien, sous la sanction du gouvernement.

La section ouest de la ligne du grand tronç s'étend de Montréal à Toronto, 345 milles, et de là à Sarnia, 172 milles. Des contrats ont été faits, avec l'approbation du gouvernement et du bureau des commissaires du chemin de fer en Canada, avec l'éminente maison d'entrepreneurs anglais de MM. Peto, Brassey, Betts et Jackson, pour la construction de la section de Montréal à Toronto, 345 milles, de Québec aux Trois-Pistoles, 155 milles, et de la Grande Jonction, 50 milles; et avec la maison d'entrepreneurs canadiens de MM. C. S. Gzowski et Cie., pour la section de Toronto à Sarnia, 172 milles.

Les conditions de ces contrats sont que les entrepreneurs feront un chemin de fer de première classe, à simple voie, avec les fondations de toutes les grandes structures suffisantes pour une voie double, égal en stabilité et en solidité à aucun chemin de fer en Angleterre, en y comprenant les stations, voies de garage, ateliers, un ample matériel roulant et tout ce qui est nécessaire à son parfait achèvement, à la satisfaction du gouvernement canadien.

Au moyen des arrangements pris avec les entrepreneurs, les propriétaires de la ligne du grand tronç sont assurés, que, pour le capital mentionné, tout le chemin de fer leur sera livré, parfaitement équipé et complet sous tous rapports, et libre de toutes charges ultérieures quelconques.

La section ouest du grand tronç commence à Montréal, et procède vers l'ouest à travers les villes et villages de Lachine, Sté. Claire, Sté. Anne, Nouvelle Longueuil, Lancaster, Charlottenburgh, Cornwall, Osnabruck, Williamsburg, Matilda, Edwardsburgh, Augusta, Elizabethtown, Yonge, Landsdowne, Leeds,

Pitsburgh, jusqu'à Kingston, à la décharge du lac Ontario, et la principale station navale et militaire du Canada-Ouest. De là, continuant le long de la rive nord du lac Ontario, il passe par Ernestown, Napanee, Shannonville, Belleville, Port Trent, Brighton, Colborne, Grafton, Cobourg, Port Hope, Bond Head, Bowmanville, Whitby, Pickering, Scarborough, jusqu'à la cité de Toronto, qui contient 36,000 habitants.

A Toronto, il rencontre le grand chemin de fer Occidental, allant par Hamilton et la partie sud de la péninsule occidentale du Canada au Détroit,—connexion dont la valeur peut être jugée d'après la position favorable qu'occupe maintenant à Londres le grand chemin de fer Occidental du Canada. Cette ligne elle-même quoique sous une compagnie différente, forme une continuation de la ligne du Grand Tronc, de 240 milles, maintenant presque terminés. Le chemin du grand tronc se relie aussi à Toronto avec le chemin de fer du nord allant aux lacs Simcoe et Huron—99 milles qui seront terminés en 1853.

Cette section occupe l'importante position de relier entre elles les grandes métropoles du Canada Est et Ouest, les cités de Montréal et de Toronto, contenant ensemble près de 100,000 habitants, à part son passage par les villes déjà énumérées; et elle passe aussi, sur toute sa longueur, par les parties de la province les plus peuplées et les mieux cultivées.

La section ouest de Toronto à Sarnia passe par les villes et villages de Weston, Brampton, Georgetown, Acton, Rockwood à Guelph, Berlin, Peterburg, Hamburgh à Stratford, où elle est croisée par la ligne projetée de Goderich, 45 milles au nord (pour laquelle £125,000 ont déjà été prélevés par souscriptions municipales), et de là à travers ou près de Downie, Fullarton, Blanchard, Usborne, Biddulph, Bosanquet, Warwick et Plymton, jusqu'à la décharge du lac Huron et à l'extrémité occidentale de la province au Port Sarnia; tout le parcours de la ligne traversant la plus belle partie du Canada Ouest,—district déjà bien peuplé, et augmentant très rapidement en population et en richesse.

On voit donc que la section occidentale de la ligne du grand tronc, dans ses connexions, embrasse tout le Canada Ouest, un district de 32,000,000 d'acres de terre, dont la population se double tous les dix ans, et qui, à très peu d'exception près, trouvera dans le grand tronc de chemin de fer le moyen de communication plus prompt, le plus direct et le moins coûteux, n'ayant ni chemin de fer ni canaux locaux pour lui faire concurrence.

La position passée et actuelle du Canada est si bien exposée dans la dépêche de son excellence Lord Elgin, gouverneur-général, datée du 22 décembre 1852, et publiée par ordre de la chambre des communes, qu'elle est imprimée ici, avec d'autres informations ayant trait principalement aux perspectives du chemin de fer.

On trouvera désignée dans la carte accompagnant cet appendice la route traversée par le grand tronc de chemin de fer et par ses tributaires.

Cette partie du grand Ouest, située à l'extrémité occidentale du bassin du St. Laurent, a reçu une part plus grande qu'aucune autre partie de la province dans le précieux accroissement de ses richesses—fruit de l'industrie, de l'intelligence et de la richesse des centaines de mille immigrés qui, dans un espace de temps comparativement court, se sont établis dans ces régions.

Indépendamment du trafic local particulier à cette section, en voyageurs et en marchandises, on peut sûrement, en conséquence de sa position géographique, calculer sur un trafic général d'une étendue plus qu'ordinaire.

La moins importante branche de trafic ne sera pas celle que produiront les vapeurs océaniques communiquant avec l'Angleterre, faisant de Portland et, à l'avenir, d'Halifax le port d'embarquement, comme étant le plus près du continent d'Amérique et le plus accessible.

Une nouvelle et importante considération se rattache à Portland, St. Jean et Halifax—c'est que, la navigation n'y étant jamais fermée par la glace, les produits pourront, lorsque le grand tronc de chemin de fer sera terminé, être em-

barqués, là lorsqu'autrement il n'y aurait aucun moyen facile de les expédier en Europe.

Aussi, à l'exception de cette partie passant à travers la Nouvelle-Ecosse jusqu'au port d'Halifax (environ 150 milles), la distance entière de 1,400 milles, tant par la route méridionale à travers l'état du Maine que par la route septentrionale par les Trois-Pistoles, est en grande partie en voie de construction, et le reste sera bientôt commencé sous les auspices les plus favorables,—la construction immédiate de cette partie qui traverse la Nouvelle-Ecosse étant maintenant sous la considération du gouvernement de cette province, dont l'avenir est tellement intéressé dans le prompt et parfait accomplissement du projet, que nous sommes assurés des plus grands efforts de la part de ce gouvernement en sa faveur.

ESTIMATIONS DU REVENU.

Il a été démontré par A. C. Morton, écr., ingénieur américain distingué, dans un rapport soigneusement élaboré, adressé au gouverneur de l'état du Maine, que le revenu des affaires locales est en moyenne, sur les chemins de fer de la Nouvelle-Angleterre et de New-York, de trois dollars, ou 12s. 6d. sterling par tête sur toute la population. Appliquer ce résultat à la population du Canada, qui n'est inférieure sous aucun rapport, pourrait être considéré comme une trop forte présomption; et pour les affaires locales, la population des districts maintenant traversés par le chemin de fer seule sera prise. Elle s'élève à 740,000 habitants, ce qui, à 12s. 6d. par tête, rapporterait £462,500.

Dans cette estimation, il n'est rien compté pour les voyageurs et trafic affluant des chemins de fer de Bytown et Peterborough, d'Ontario, Simcoe et Huron, et particulièrement du grand chemin de fer occidental du Canada sur le grand tronc. Ces lignes embrassent ensemble une population de 363,000 habitants.

Le transport direct des voyageurs venant d'Europe et des Etats Atlantiques américains vers l'Ouest est énorme, l'immigration d'Europe seule s'élevant à près d'un demi million de voyageurs annuellement, cherchant presque tous une nouvelle patrie dans les fertiles régions qui environnent les grands lacs; tandis que les relations commerciales entre la population américaine autour des grands lacs et celle des Etats du bord de la mer, embrassant ensemble une population de six millions, sont déjà immenses et augmentent tous les jours. Comme le grand tronc de chemin de fer sera la seule ligne continue sur laquelle les voyageurs pourront passer sans interruption ou détention, comme il est le plus aisé et le plus direct, on peut sûrement présumer que le trafic provenant de cette source, entre Montréal et Sarnia, ne sera pas moindre que £125,000 par année.

La dépêche de Lord Elgin fait voir que le tonnage des vaisseaux sur le St. Laurent, en 1851, a été de 450,400 tonneaux; tandis que sur le canal Erié, il s'est élevé à pas moins de 1,141,892 tonneaux, indépendamment de la grande quantité passant par d'autres canaux et chemins de fer. Ces faits démontrent suffisamment la quantité d'affaires à la portée du grand tronc de chemin de fer et dont il s'assurera sans aucun doute une bonne part, surtout lorsque les canaux sont fermés au commerce par le froid, du 15 décembre au 15 avril. Le montant du trafic des marchandises directes peut sûrement être porté au chiffre peu élevé de 300,000 tonneaux, à 20s. par tonneau, rapportant £300,000.

ESTIMATIONS GENERALES.

567 milles sur la Section Ouest, estimés à £30 par mille par semaine.....	£884,520	0	0
545 milles sur la Section Est, estimés à £21 par mille par semaine, jusqu'à ce qu'ils soient reliés au chemin du Nouveau-Brunswick à Halifax.....	595,140	0	0
	<hr/>		
Déduire les dépenses d'exploitation, 40 pour cent.....	£1,479,660	0	0
	591,864	0	0
	<hr/>		
Loyer du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent....	£887,796	0	0
	60,000	0	0
	<hr/>		
Revenu net.....	£827,796	0	0
Sujet à 6 par cent d'intérêt sur la dette des débetures, £4,635,200.....	278,100	0	0
	<hr/>		
Montrant ainsi un profit, sur le capital social de £4,864,800, de ou près de 11½ pour cent.	£549,696	0	0

No. 3.

DISTRIBUTION PRIMITIVE DU CAPITAL.

ESTIMATION DU COUT DES DIVERS TRAVAUX COMPRIS DANS LA
COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER.

St. Laurent et Atlantique, 142 milles, £8,500 par mille....	£1,258,000
Québec et Richmond, 100 milles, £6,500 par mille, £650,000	
Extension.....	50,000
	————— 700,000
Montréal à Toronto.....	3,000,000
Trois Pistoles, 153 milles, à £8,000 par mille.....	1,224,000
Grande Jonction, 50 “ “ “	400,000
Toronto et Sarnia, 172 “ “ “	1,376,000
Pont Victoria.....	1,400,000
Dépenses contingentes.....	142,000
	—————
Sterling.....	£9,500,000

No. 4.—COMPAGNIE DU GRAND TRONC

Dr. Etat général du compte du capital pour le

	Dépendé jus- qu'au 30 juin 1856.	Dépendé pour le semestre finissant au 31 décembre 1856.	Dépenses totales, 31 décembre 1856.
Voir extraits.			
Dépenses préliminaires—			
Chemin de fer Grand Tronc.....	2,095 18 2		2,095 18 2
Do Toronto et Guelph.....	10,537 9 8		10,537 9 8
Do Toronto et Kingston.....	1,160 19 1	1,581 13 4	2,742 12 5
Do Montréal et Kingston.....	3,699 3 5		3,699 3 5
Do Grande Jonction.....	347 8 10		347 8 10
A Ingénieurs.....	57,259 3 5	849 5 5	58,108 8 10
B Travaux et voie permanente.....	1,172,772 0 1	12,231 11 5	1,185,003 11 6
C Stations, bâtimens et bureaux.....	129,972 2 5	12,115 14 5	142,087 16 10
D Annonces et impressions.....	4,401 13 10	648 13 8	5,050 7 6
E Locomotives.....	141,972 7 10	2,140 19 4	144,113 7 2
F Chars à marchandises.....	96,888 10 4	1,778 7 7	98,666 17 11
G Do à voyageurs.....	22,080 6 11	596 7 2	22,626 14 1
H Do divers.....	13,768 12 1	642 14 4	14,411 6 5
I Dépenses générales, Canada.....	184,949 17 1	6,605 19 3	191,555 16 4
Do Londres.....	25,829 10 8	2,273 7 1	28,102 17 0
K Télégraphe électrique.....	9,691 8 7	3,559 5 0	13,250 13 7
TRAVAUX EN PROGRES.			
Toronto et Sarnia.....	1,359,355 11 1	18,820 0 9	1,378,175 11 10
Montréal et Toronto.....	3,505,316 8 8	122,546 6 4	3,627,862 15 0
Québec et Richmond.....	923,988 8 8	45,519 4 11	969,507 13 7
Québec et Trois Pistoles.....	419,312 0 0	3,041 13 4	422,353 13 4
Pont Victoria.....	402,778 6 9	202,279 7 0	605,057 13 9
Belleville et Peterborough, (étude).....		6,691 13 4	6,691 13 4
Travaux extra, Montréal et Toronto.....	164,056 8 5	49,200 7 4	213,256 15 9
Do Toronto et Sarnia.....		2,007 10 0	2,007 10 0
Etude de London et Stratford.....	2,502 12 11		2,502 12 11
Indemnités de terrains et dommages.....	10,831 6 9	1,981 11 6	12,812 18 3
Bateaux à vapeurs traversiers.....	24,962 15 11	175 0 0	25,137 15 11
	8,690,480 11 7	497,286 12 6	9,187,767 4 1
Balance au crédit du compte du capital.....			213,939 15 1
Courant.....			£9,401,706 19 2

Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,

Bureau du comptable en chef,

Montréal, 14 mars 1857.

DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Semestre finissant au 31 décembre 1856.

Cr.

Par capital en actions, savoir:			
Parts du St. Laurent, montant reçu.....		238,010 16 8	
Do Toronto do.....		166,859 16 8	
Do Québec et Richmond, do.....		352,175 15 9	
Parts du grand tronc, série A,.....	2,112,236 15 0		
Série B, montant émis aux entrepreneurs en paiement de travaux.....	743,079 3 4	2,855,315 18 4	3,612,362 7 5
Par capital en débetures, savoir:			
Débetures de la cité de Montréal.....		125,000 0 0	
Do de Island Pond.....		109,500 0 0	
Bons de la compagnie des terres l'amérique britannique... Do du séminaire de Montréal.....		25,000 0 0 25,000 0 0	
Débetures de Québec et Richmond.....		121,666 13 4	
Débetures du grand tronc, série A.....	1,066,590 16 8		
série B.....	692,405 0 0	1,758,995 16 8	2,165,162 10 0
Par débetures provinciales:			
Emises pour la compagnie du che- min de fer du St. Laurent et de l'Atlan- tique.....	568,791 13 4		
Do de Québec et Richmond.....	304,166 13 4		
Do du grand tronc.....	1,751,223 15 1	3,624,182 1 9	3,624,182 1 9
			Courant...£9,401,706 19 2

W. H. A DAVIS, C. C.

No. 5.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DETAILS DES DEPENSES MENTIONNEES DANS LE COMPTE DU CAPITAL.

INGENIEURS—EXTRAIT A.

	£	s.	d.
Salaires et dépenses de bureau.....	586	13	11
Frais de voyage et dépenses incidentes.....	212	11	6
Divers.....	50	0	0
	849	5	5

TRAVAUX ET VOIE PERMANENTE—EXTRAIT B.

	£	s.	d.
Rails et coussinets.....	881	17	7
Voie non entreprise.....	1,233	18	10
Ponts, tunnels et souterrains.....	1,929	12	3
Travaux extra et additionnels.....	6,105	14	5
Signaux, etc.....	278	2	11
Ballast et ensablement.....	172	10	0
Clôtures.....	958	12	6
Divers.....	671	2	11
	12,231	11	5

STATIONS, BATISSES ET BUREAUX—EXTRAIT C.

	£	s.	d.
Stations temporaires.....	19	4	9
Stations de locomotives.....	138	19	11
Stations des voyageurs.....	1,461	4	1
Stations des marchandises.....	1,081	19	3
Stations à bois et à eau.....	1,548	12	6
Bureaux.....	29	8	2
Quais et terrains de dépôts.....	7,836	5	9
	12,115	14	5

ANNONCES ET IMPRESSIONS—EXTRAIT D.

	£	s.	d.
Secrétaire, etc., et département des régisseurs.....	648	13	8

MACHINES LOCOMOTIVES—EXTRAIT E.

	£	s.	d.
Locomotives.....	1,437	6	11
Tenders.....	0	9	7
Engrenage de rechange.....	8	17	8
Ateliers.....	274	17	1
Outils et instruments.....	403	1	8
Engins stationnaires.....	15	10	8
Divers.....	0	15	9
	2,140	19	4

CHARS A MARCHANDISES—EXTRAIT F.

	£	s.	d.
Chars à marchandises.....	1,027	11	6
Chars à bestiaux.....	33	0	0
Chars à plateformes.....	52	17	6
Ateliers.....	16	0	11
Outils et instruments.....	290	8	7
Divers.....	358	9	1
	1,778	7	7

CHARS A VOYAGEURS—EXTRAIT G.

	£	s.	d.
Chars de première classe.....	98	12	10
Chars de seconde classe.....	57	17	6
Chars à bagage.....	60	8	5
Ateliers.....	8	12	3
Outils et instruments.....	26	9	7
Divers.....	344	6	7
	596	7	2

DIVERS—EXTRAIT H.

	£	s.	d.
Ameublemens des bureaux généraux.....	121	5	8
Ameublemens des stations.....	521	8	4
Maisons.....	0	0	4
	642	14	4

DEPENSES GENERALES—EXTRAIT I.

	£	s.	d.
Salaires et dépenses de bureau.....	3,148	12	1
Loyer et taxes.....	75	0	0
Livres et papeterie.....	765	7	4
Assurances.....	93	19	6
Eclairage.....	5	17	10
Audition.....	0	5	0
Frais d'avocats et de notaires.....	1,029	17	0
Divers.....	1,487	0	6
	6,605	19	3

TELEGRAPHE ELECTRIQUE—EXTRAIT K.

	£	s.	d.
Instruments.....	498	2	3
Réparations des instruments.....	12	6	11
Ligne.....	2,790	18	8
Bureaux et ameublement.....	30	6	5
Batteries.....	47	7	1
Salaires.....	150	0	0
Papeterie.....	0	15	9
Dépenses incidentes.....	29	7	11
	3,559	5	0

No. 7.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DETAILS DES DEPENSES MENTIONNEES DANS LE COMPTE DU REVENU.

FORCE DE LOCOMOTIVES—EXTRAIT L.

	£	s.	d.
Salaires, gages, etc., pour le fonctionnement des locomotives.....	17,288	16	3
Bois de chauffage....	23,540	15	10
Huile, graisse et rebuts.....	2,583	14	7
Matériaux pour réparer, etc., locomotives et tenders.....	2,476	0	1
Gages pour réparation des locomotives et tenders.....	6,495	4	2
Réparations aux ateliers, réservoirs, outils, etc.....	1,061	12	1
Réparations non faites par la compagnie.....	2,859	10	3
Eclairage.....	178	8	8
Menues dépenses.....	8	7	7
Eau.....	2,722	11	9
Gardiens.....	261	2	9
Divers.....	216	13	0
	59,692	17	0

FRAIS DE ROULAGE—EXTRAIT M.

	£	s.	d.
Salaires des surintendants et teneurs de livres et dépenses de bureau.....	3,290	18	10
Gages des conducteurs, garde-freins et porteurs.....	3,426	4	4
Huile, graisse et rebuts.....	729	16	1
Matériaux pour réparer les chars.....	1,655	10	1
Gages pour réparer les chars.....	1,995	11	8
Réparations aux ateliers, réservoirs, outils, etc.....	94	1	3
Réparations non faites par la compagnie.....	666	5	7
Compensation.....	205	5	0
Menues dépenses.....	101	15	9
Eclairage.....	185	17	11
Gages des aiguilleurs.....	1,283	1	9
Divers.....	789	15	10
	14,424	4	1

FRAIS SUR MARCHANDISES—EXTRAIT N.

	£	s.	d.
Salaires des surintendants et commis et dépenses de bureau.....	3,871	5	9
Gages des conducteurs, garde-freins et porteurs.....	9,093	10	8
Huile, graisse et rebuts.....	1,589	3	11
Matériaux pour réparer chars et plateformes.....	3,223	3	9
Gages pour réparer chars et plateformes.....	4,155	0	2
Réparations aux ateliers, chèvres, outils, etc.....	280	5	3
Réparations non faites par la compagnie.....	1,735	14	10
Eclairage.....	239	6	2
Compensation.....	334	1	4
Menues dépenses.....	74	2	4
Gages des aiguilleurs.....	1,574	15	9
Divers.....	775	7	10
	26,965	17	9

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES BATISSES—EXTRAIT O.

	£	s.	d.
Inspecteurs, poseurs de rails, etc., gages et outils.....	7,947	5	6
Rails, coussinets, traverses, équipements, lambourdes	7,340	11	8
Ballast et ensablement	2,803	12	11
Réparations aux ponts, tunnels, souterrains, pentes, etc.	11,704	19	6
Réparations aux stations, bâtimens, voies de garage et approches.....	3,526	2	9
Réparations aux maisons.....	351	9	5
Proportion des salaires d'ingénieurs et dépenses de bureau.....	390	14	2
Entretien donné à l'entreprise.....	23,955	16	3
Mennes dépenses.....	97	18	5
Eclairage	859	17	11
Divers	929	10	1
	59,407	18	7

FRAIS GENERAUX—EXTRAIT P.

	£	s.	d.
Salaires des officiers et commis.....	2,416	9	5
Régie	3	6	10
Annonces, impressions et papeterie	1,765	7	9
Frais d'avocats pour affaires générales	69	4	11
Assurance.....	174	19	4
Gages des gardes-magasins et dépenses de bureau.....	159	0	10
Dépenses de voyage.....	229	0	1
Divers.....	1,444	11	4
	6,262	0	6

FRAIS DU TELEGRAPHE—EXTRAIT Q.

	£	s.	d.
Salaires	661	18	7
Instruments.....	5	0	10
Réparations.....	46	12	7
Ameublement de bureaux.....	16	17	5
Batteries.....	96	16	2
Dépenses incidentes	76	6	5
Papeterie.....	38	8	4
	942	0	4

TAXES—EXTRAIT R.

	£	s.	d.
Taxes d'écoles.....	57	4	11
Taxes municipales.....	846	0	1
Taxes des chemins.....	1,100	5	2
	2,003	10	2

No. 8.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DR.

Balance générale, 31 décembre, 1856.

CR.

	£	s.	d.		£	s.	d.
En Argent en mains.....	10,130	1	10	Par balance au crédit du compte du capital.....	213,939	15	1
“ Débitures de la cité de Toronto en mains.....	100,000	0	0	Do do compte du revenu, savoir : “ Montant au crédit de ce compte, 30 juin, 1856.....	98,388	2	11
“ Paris du St. Laurent et de l'Atlantique possédées par cette compagnie.....	49,808	6	8	Do do do semestre finissant le 31 décembre, 1856.....	38,829	16	7
“ BILLETS recevables en mains.....	1,013	11	3	“ Montant retenu sur les entrepreneurs comme fonds de réserve.....	54,750	0	0
“ Compte de change et de commission.....	30,407	6	0	“ Montant retenu sur les entrepreneurs comme fonds pour faire face aux salaires.....	64,221	4	2
“ Prime sur compte de débentures.....	165,298	15	4	“ BILLETS payables courant.....	419,215	8	8
“ Compte de trafic courant.....	59,239	3	4	“ Compte de lettres de change.....	3,023	19	7
“ Intérêt payé à cette date.....	763,017	10	8	“ Montant dû à divers individus.....	60,111	13	3
“ Balance due sur divers comptes.....	78,132	15	11	“ Montants chargés non encore payés.....	78,940	15	4
“ Balance au débit de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique.....	50,320	0	2	“ Prime sur vente de débentures.....	113,569	15	0
“ Appropriation pour dommages de l'explosion à Longueuil, etc.....	18,402	1	0	“ Montant reçu sur bons privilégiés tel que par acte du Canada de 1856.....	113,569	15	0
“ Compte des agents provinciaux, montant entre leurs mains, reçus sur bons privilégiés.....	113,569	15	0	“ Compte d'emprunt.....	400,988	5	4
“ Approvisionnement en mains.....	47,462	19	5				
“ Combustible en mains.....	96,207	19	10				
	£1,580,010	6	5		£1,580,010	6	5

W. H. A. DAVIS, C. C.

Compagnie du grand tronc de chemin de fer,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 14 mars, 1857.

No. 9.

E T A T No. 1.

ETAT montrant les dépenses sur les différents chemins de fer formant le grand tronc de chemin de fer du Canada, jusqu'au 31 décembre 1856.

	£	s.	d.
Le chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique —			
Jusqu'à la date de la fusion, il a été dépensé sur ce chemin.....	1,289,915	9	2
Depuis la fusion jusqu'au 31 décembre 1856, il a été dépensé.....	444,034	8	10
Coût total du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique jusqu'au 31 décembre, 1856	1,733,949	18	0
Le chemin de fer de Québec et Richmond—			
Jusqu'à la date de la fusion il a été payé aux entrepreneurs pour ce chemin.	452,924	5	11
Depuis la fusion jusqu'au 31 décembre 1856, il a été dépensé.....	541,778	11	8
Coût total du C. F. de Québec et Richmond, jusqu'au 31 décembre 1856.	994,702	17	7
Le chemin de fer de Toronto et Sarnia—			
Jusqu'à la date de la fusion, il a été dépensé sur ce chemin.....	10,537	9	8
Depuis la fusion jusqu'au 31 décembre 1856, il a été dépensé.....	1,388,269	3	2
Coût total du chemin de fer de Toronto et Sarnia, pour ce qui est construit, jusqu'au 31 décembre 1856.....	1,398,806	12	10
Chemin de fer du grand tronc—			
Sur la sect. de Montréal à Toronto il a été dépensé jusqu'au 31 décembre 1856.	4,022,694	12	9
Sur la section de Québec à St. Thomas, il a été dépensé jusqu'au 31 décembre 1856.....	444,632	12	4
Coût total du grand tronc de C. F. jusqu'au 31 décembre 1856.....	4,467,327	5	1
Le pont Victoria—			
Il a été dépensé sur le pont Victoria jusqu'au 31 décembre 1856 courant	605,057	13	9

N. B.—L'état ci-dessus est exclusif des sommes dépensées sur le chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique loué par la compagnie du grand tronc de chemin de fer... £397,078 19 6.

No. 10.

ETAT No. 2.

ETAT montrant les sommes prélevées par les différentes compagnies formant la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada.

Par la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique—	
Prélevé avant la fusion, en actions.....	235,100 0 0
en bons.....	284,500 0 0
Total prélevé en bons et en actions.....	519,600 0 0
Ajouter la garantie du gouvernement donnée au chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique.....	486,666 13 4
Total prélevé avant la fusion.....	1,006,266 13 4
Prélevé depuis la fusion en actions.....	2,910 16 8
Proportion des bons du gouvernement accordés à la compagnie du grand tronc de chemin de fer, appartenant à cette compagnie.....	82,125 0 0
	1,091,302 10 0
Par la compagnie du chemin de fer de Québec et Richmond—	
Prélevé avant la fusion, en actions.....	348,141 11 7
en bons.....	121,666 13 4
Total prélevé avant la fusion.....	469,808 4 11
Prélevé depuis la fusion en actions.....	4,084 4 2
Proportion des bons du gouvernement accordés à la compagnie du grand tronc de chemin de fer, appartenant à cette compagnie.....	304,166 13 4
	778,009 2 5
Par la compagnie du chemin de fer de Toronto et Guelph—	
Prélevé avant la fusion, en actions.....	100,617 10 0
Prélevé depuis la fusion, en do.....	66,242 6 8
	166,859 16 8
Par la compagnie du grand tronc de chemin de fer—	
Prélevé au 31 décembre 1856, en actions.....	2,855,315 18 4
en bons.....	1,758,995 16 8
Prélevé en actions et en bons.....	4,614,311 15 0
Proportion des bons du gouvernement accordés à la compagnie du grand tronc de chemin de fer, appartenant à cette compagnie.....	2,751,213 15 1
Courant.....	7,365,535 10 1

Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,

Bureau du comptable en chef,

Montréal, 19 mars 1857.

No. 11.—ETAT

EXTRAIT DES AFFAIRES DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC

D E P E N S E S .

	£	s.	d.
Montant total des dépenses sur le chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, jusqu'au 31 décembre 1856, comme par état No. 1.....	1,733,949	18	0
Montant total des dépenses sur le chemin de fer de Québec et Richmond, jusqu'au 31 décembre 1856, comme par état No. 1.....	994,702	17	7
Montant total des dépenses sur le chemin de fer de Toronto et Sarnia, jusqu'au 31 décembre 1856, comme par état No. 1.....	1,398,806	12	10
Montant total des dépenses sur le chemin de fer du grand tronc, jusqu'au 31 décembre 1856, comme par état No. 1.....	4,467,327	5	1
Montant total des dépenses sur le pont Victoria, jusqu'au 31 décembre 1856, comme par état No. 1.....	605,057	13	9
Montant total au compte du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent.....	£689,533	19	6
Moins reçu en bons et actions.....	292,475	0	0
	397,078	19	6
Coût des bateaux à vapeur traversiers construits par la compagnie.....	25,137	15	11
Indemnités de terrains et dommages.....	12,812	18	3
Coût des approvisionnements et combustible en mains.....	143,670	19	3
Balance de l'intérêt payé depuis la date de la fusion sur le capital prélevé et dépensé sur les chemins de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, de Québec et Richmond, de Toronto et Sarnia et du grand tronc, et sur le pont Victoria.....	500,426	11	7
Dépenses à Londres rattachant à la compagnie.....	28,102	17	9
Balances de comptes divers.....	126,942	2	11
Montant dû à la compagnie sur comptes de trafic courant.....	59,239	3	4
Argent en mains.....	£ 10,130	1	10
Bons de la cité de Toronto en mains.....	100,000	0	0
Actions de l'Atlantique et du St. Laurent en mains.....	49,808	6	8
Lettres de charge recevables en mains.....	1,013	11	3
	160,951	19	9
	*		
Montant entre les mains des agents provinciaux à Londres, sur le compte du montant reçu sur les bons privilégiés.....	113,569	15	0
Courant.....	10,767,777	10	6

Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,

Bureau du comptable en chef,

Montréal, 19 mars 1857.

No. 3.

DE CHEMIN DE FER DU CANADA, au 31 décembre 1856.

R E C E T T E S .

	£	s.	d.
Montant du capital fourni par la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, comme par état No. 2.....	1,091,302	10	0
Montant du capital fourni par la compagnie du chemin de fer de Québec et Richmond, comme par état No. 2.....	778,009	2	5
Montant du capital fourni par la compagnie du chemin de fer de Toronto et Guelph, comme par état No. 2.....	166,859	16	8
Montant du capital fourni par la compagnie du chemin de fer du grand tronc, comme par état No. 2.....	7,365,535	10	1
Montant d'emprunts des banquiers, etc.....	400,988	5	4
Montant de billets payables et lettres de change courants.....	422,239	8	3
Montant retenu sur les entrepreneurs par la compagnie, savoir:			
Pour un fonds de réserve.....	£54,750	0	0
Pour un fonds de salaires.....	64,221	4	2
	118,971	4	2
Balance au crédit du compte du revenu au 31 décembre 1856.....	131,217	19	6
Montant de prime reçu sur la vente de débentures.....	78,940	15	4
Montant dû à diverses personnes.....	31,031	10	6
Montants chargés mais non encore payés.....	69,111	13	3
Montant reçu sur les bons privilégiés, tel que par l'acte du Canada de 1856.....	113,569	15	0
Courant.....	£ 10,767,777	10	6

W H. A. DAVIS, C. C.

Etat montrant le montant de capital sur lequel la compagnie du grand tronc de chemin de fer doit payer intérêt, le 1er janvier 1857.

Où payable	NATURE DU CAPITAL.	Montant.		Total de chaque description de capital.		Montant total.	
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
En Angleterre.....	Capital en actions, émission "A"	1,736,085					
	Emission "B"	610,750					
	Parts de l'Atlantique et du St. Laurent.			206,300	0 0		
	Do de St. Laurent et de l'Atlantique.			163,750	0 0		
	Do de Québec et Richmond.			282,500	0 0		
	Do de Toronto et Guelph.			44,200	0 0	3,043,585	0 0
	Capital en bons, bons "A" de la compagnie.	876,650		1,445,750	0 0		
	Do "B"	569,100		100,000	0 0		
	Bons de Québec et Richmond.			100,000	0 0		
	Do de l'Atlantique et du St. Laurent.			90,000	0 0	1,735,750	0 0
En Canada.....	Capital en actions, parts du St. Laurent et de l'Atlantique.			31,450	0 0		
	Do de Québec et Richmond.			3,300	0 0		
	Do de Toronto et Guelph.			91,725	0 0	126,475	0 0
A. Portland.....	Capital en bons, bons de la cité de Montréal.			102,739	14 6		
	Do du séminaire do			20,547	18 11		
	Do compagnie des terres A. B.			20,547	18 11	143,835	12 4
A. Portland.....	Capital en actions, parts de l'Atlantique et du St. Laurent.			410,958	9 10		
	Capital en bons, bons de la cité de Portland.			203,013	14 0		
	Do de l'Atlantique et St. Laurent.					307,191	15 7
Montant total du capital sur lequel l'intérêt doit être payé.....						5,970,809 11 9	

Etat de l'intérêt à 6 pour cent.		Capital.	Intérêt à payer.
Sur capital en Angleterre, parts bons	.....	3,043,585 0 0	182,615 2 0
Sur capital en Canada, parts bons	.....	1,935,750 0 0	105,045 0 0
Sur capital à Portland, parts bons	.....	126,475 0 0	7,588 10 0
Montant total d'intérêt annuel.....		143,835 12 4	8,630 2 9
		307,191 15 7	18,431 10 2
		613,972 3 10	36,838 6 8
			359,148 11 7

* Ces bons sont à 7 pour cent.

MEM.—L'intérêt sur le prêt du gouvernement de £3,111,500 n'est pas compris dans l'état ci-dessus, étant payable par le gouvernement pendant les cinq prochaines années.

Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 5 mars, 1857.

No. 13.

ESTIMATION des sommes requises par la compagnie du grand tronc de chemin de fer pour lui permettre d'achever les travaux commencés, de faire les gares d'évitement extra et autres travaux qui sont absolument nécessaires pour les besoins du trafic, et pour acheter le fonds roulant requis par l'augmentation du trafic sur le chemin

	£	s.	d.
Pour finir le pont Victoria en vertu du nouvel arrangement pris avec MM. Peto et compagnie.....	760,211	0	0
Pour gares d'évitement extra entre Montréal et Toronto..... 10 milles			
Toronto et Stratford..... 4 do			
de Montréal à l'Est..... 3 do			
	17 milles		
	£ 3,000		
Pour station à la pointe St. Charles.....	25,000		
Pour autres travaux requis à cet endroit.....	10,000		
	35,000	0	0
Pour station à Toronto.....	25,000		
Pour autres travaux requis à cet endroit.....	10,000		
	35,000	0	0
Pour travaux extra sur la ligne de Montréal à Toronto.....	25,000		
Toronto à Stratford.....	15,000		
Montréal à l'Est.....	25,000		
	65,000	0	0
Pour fonds roulant savoir :			
30 locomotives à fret	£2,500	75,000	
10 Do à voyageurs	2,000	20,000	
11 chars Do 1ère classe	700	7,000	
30 Do do 2ème do	300	9,000	
600 Do couverts	145	87,000	
		198,000	0 0
	Sterling £		1,144,211 0 0

Compagnie du grand tronc de chemin de fer,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 5 mars 1857.

No. 14.

ETAT montrant les sommes requises pour faire face aux dépenses d'exploitation de la ligne, à l'entretien du chemin, à l'achat des approvisionnement, combustibles, etc., du 1er mars au 30 juin 1857.

	£	s.	d.
Rôle de paiement mensuel sur les divisions est, centrale et ouest.....	15,000	0	0
Entretien de la voie sur les divisions est, centrale et ouest.....	6,172	15	0
Rôle de paiement mensuels et comptes sur la division de Portland.....	12,500	0	0
Cédule des comptes mensuels des ingénieurs sur les divisions est, centrale et ouest	2,500	0	0
Achat mensuel d'approvisionnement.....	9,000	0	0
Do do de combustible.....	5,000	0	0
Dépenses diverses, salaires, etc.....	1,250	0	0
	Dépenses mensuelles.....		51,422 15 0
	Dépenses pendant 4 mois.....		205,691 0 0

Compagnie du grand tronc de chemin de fer,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 5 mars 1857.

No. 15.

ETAT COMPARATIF du trafic hebdomadaire sur le grand tronc de chemin de fer depuis l'ouverture de la ligne entière, le 17 novembre 1856, et la période correspondante depuis le 17 novembre 1855.

		1855-6.		1856-7.		Augmentation.	
		Milles ouverts, 513.		Milles ouverts, 849.			
		£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.
Semaine finissant	Novembre 22	6,548	3 3	12,201	0 9	5,652	17 6
	do 29	6,966	14 6	12,571	0 9	5,904	6 3
	Décembre, 6	7,003	9 5	11,170	18 3	4,167	8 10
	do 13	5,599	6 4	11,461	7 11	5,862	1 7
	do 20	5,835	6 9	9,516	14 7	3,681	7 10
	do 27	4,028	10 2	8,381	17 9	4,353	7 7
	Janvier, 3	3,595	16 6	10,904	15 2	7,398	18 8
	do 10	3,718	1 3	8,622	12 10	4,904	11 7
	do 17	3,789	17 3	9,177	15 10	5,387	18 7
	do 24	4,485	3 0	6,930	2 9	2,444	19 9
	do 31	4,545	5 8	7,425	7 5	2,880	1 9
	Février, 7	4,278	3 8	8,469	10 8	4,191	7 0
	do 14	4,598	12 2	9,147	14 0	4,549	1 10
	do 21			11,395	6 0		
	do 28	5,868	6 5	13,915	17 1	8,047	10 8
	Mars, 7	4,195	6 9	11,872	0 0	7,676	13 3
	do 14	4,615	5 1	12,805	14 4	8,190	9 3
	do 21	6,237	3 6	13,180	0 2	7,242	16 8
	do 28	6,377	17 1	13,574	10 11	7,496	13 10
	Avril, 4	6,749	13 0	13,578	13 4	6,829	0 4

Moyenne hebdomadaire du trafic depuis le 17 nov. 1856 jusqu'au 4 avril 1857—£10,861 3 0.

No. 16.

ETAT du nombre des voyageurs, et montant des marchandises, etc., transportés par le chemin de fer du grand tronc depuis l'ouverture de la ligne entière jusqu'au 4 avril 1857.

	Voyageurs.	Marchandises. Tonneaux.	Bois. Pieds.	Bois de chaufr. Cordes.
Durant les 4 semaines finissant				
13 décembre, 1856.....	61,864	24,393	3,109,036	5,005
10 janvier, 1857.....	49,926	18,666	1,106,646	5,206
7 février, 1857.....	38,424	14,928	1,018,063	4,202
7 mars, 1857.....	50,364	27,384	2,160,367	5,131
4 avril, 1857.....	57,363	29,829	3,090,415	6,692
Total.....	257,935	115,200	10,484,527	26,236

No. 17.

Rapport de MM. Benedict et Street.

TORONTO, 10 avril 1856.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous apprendre pour l'information de son excellence le gouverneur général, que le 7 du mois dernier, nous nous sommes réunis au bureau du département des travaux publics en cette ville, conformément à l'invitation du commissaire qui nous avait requis d'entrer le plus tôt possible dans l'exécution des devoirs de la charge à laquelle son excellence avait bien voulu nous nommer, pour faire un examen général de la ligne du grand tronc de chemin de fer, en conformité au 4^e paragraphe de la première clause du statut de la 18^e Vic., ch. 174.

Nous'étant consultés et entendus avec M. Killaly sur la conduite à suivre pour obtenir le plus facilement les informations nécessaires et la connaissance des détails, nous ajournâmes au bureau des entrepreneurs, où l'on mit immédiatement une chambre à notre disposition pour nos réunions, et les plans, profils, devis, estimations mensuelles, contrats et autres documents indiquant l'état et les progrès des travaux, nous furent soumis sans réserve.

Sachant le désir du gouvernement d'avoir notre rapport et nos estimations le plus tôt possible, nous avons assidûment travaillé et sommes prêts maintenant soumettre le résultat de nos recherches.

D'après les documents mentionnés plus haut, et les données qui nous ont été fournies par l'ingénieur en chef de la compagnie, nous commençâmes d'abord par faire le calcul de ce que coûterait l'achèvement et l'équipement de la ligne depuis cette cité jusqu'à Brockville, cette partie étant celle sur laquelle notre lettre d'instruction des commissaires attirait plus particulièrement notre attention.

D'après ces données,—qui fournissent en détail la quantité d'ouvrage de toutes sortes, y compris les stations et autres bâtiments, qui restait à faire au *premier jour de février dernier*, calculée à des taux libéraux,—il paraît que les frais d'achèvement de la ligne de Toronto à Brockville, non compris le matériel roulant et les dépenses contingentes, s'élèveront à £363,044 cours d'Halifax.

Ayant terminé ces calculs, notre première démarche fut de nous rendre à Montréal pour examiner le matériel roulant fini et en voie de se faire, et ensuite de retourner sur la ligne afin de juger, par une inspection personnelle, de la nature des différents travaux et de la manière dont ils ont été exécutés; et aussi, d'examiner l'état actuel des excavations, des remblais et autres travaux, et en les comparant aux profils qui nous avaient été fournis, sur lesquels les estimations des frais d'achèvement sont basées, de pouvoir constater jusqu'à quel point on pouvait s'y fier.

A Montréal, nous passâmes trois jours à examiner les terrains et bâtisses de station, qui sont construites d'une manière solide et qui fait honneur à la compagnie, et quand elles seront terminées, elles n'en céderont à aucune de celles que nous ayons vues sur ce continent. Les différents ateliers sont admirablement pourvus, et tous les outils et instruments s'y trouvent pour faire une grande quantité d'ouvrage de la meilleure description.

Nous avons aussi donné au matériel roulant toute l'attention qu'exige une branche aussi importante des opérations de chemin de fer: le résultat de notre examen fut extrêmement satisfaisant, tant sous le rapport du genre de construction, que sous celui de la qualité des matériaux.

Après avoir tenu compte de la quantité de matériel roulant fini et non fini, et de la valeur des matériaux préparés, nous estimons le montant nécessaire pour équiper la ligne de Toronto à Brockville, tel que requis par le contrat, à £80,100 courant. Il faut remarquer que nous n'avons pas porté au crédit de la

compagnie une grande quantité de matériel roulant (22 machines locomotives), qu'on nous dit être maintenant en route d'Angleterre.

Ayant terminé nos investigations à Montréal, nous revînmes à Brockville par chemin de fer, et suivîmes ensuite la ligne jusqu'à Toronto; et après avoir passé six jours sur cette partie de la ligne, examiné tous les points importants, et comparé l'état des travaux sur le terrain avec nos profils, nous sommes convaincus que ces derniers représentent véritablement le progrès de l'ouvrage, et que l'on peut se fier aux calculs qui en sont tirés et sur lesquels nous avons basé notre estimation.

Ce qui précède montre que nous avons estimé les frais d'achèvement des travaux et bâtisses de la ligne de Toronto à Brockville, à £363,044

Ajouter pour dépenses contingentes et intérêts sur cette somme, 10 pour cent.....	36,304
Aussi, pour compléter le matériel roulant sur la même section....	80,100

Total des frais d'achèvement de la ligne de Toronto à Brockville... £479,448 ct.

Dans le but d'estimer les frais d'achèvement de cette partie du chemin à l'ouest de Toronto, en autant que s'y rattachent les dispositions de l'acte 8e Victoria, chap. 174, c'est-à-dire, jusqu'à Stratford, nous demandâmes des documents et pièces justificatives s'y rattachant, semblables à ceux fournis pour la partie de Toronto à Brockville, et par ces documents nous voyons que l'achèvement des travaux de la section de Toronto à Stratford nécessitera la somme de £33,683

Ajouter pour dépenses contingentes.....	3,368
---	-------

£37,051 ct.

Quoique nous n'ayons pas eu l'occasion d'examiner personnellement cette partie du chemin, et d'en comparer l'état avec les profils sur lesquels nous avons basé notre estimation des travaux, cependant d'après la vérification satisfaisante du résultat de nos autres calculs, jointe au fait que M. Killaly en a dernièrement fait une inspection, et étant convaincus de l'exactitude des documents, nous n'avons aucun doute que l'on peut se fier à cette évaluation des frais de son achèvement.

Afin d'arriver au coût total du complet achèvement et équipement du chemin de Stratford à Brockville, il est nécessaire d'ajouter encore une somme pour cette partie du chemin sur le front de cette ville. En supposant qu'elle soit de £10,000 pour la voie graduée qui doit être fournie par la ville, et £5,000 pour la pose de la voie permanente, l'estimation de la ligne entière sera

Toronto à Brockville.....	£479,448
Toronto à Stratford.....	37,051
En face de la ville de Toronto.....	15,000

Grand total..... £531,499 crs. Halifax.

En terminant, nous croyons de notre devoir de dire, pour l'information de son excellence, que, dans notre opinion, les travaux sur cette partie de la ligne, en autant qu'ils sont faits, sont conformes aux termes des contrats et des devis, — que les ponts, viaducs et bâtimens des stations importantes sont construits de la manière la plus stable et la plus solide, et que les préparatifs qui ont été faits, et la quantité de matériaux préparés, montrent l'intention des entrepreneurs de terminer le chemin d'une manière qui puisse leur faire honneur ainsi qu'à la province.

Nous sommes, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

ROSWELL G. BENEDICT,
JAMES C. STREET.

L'hon. GEORGE E. CARTIER,
Secrétaire provincial.

Le soussigné a pris part et a été engagé avec MM. Benedict et Street dans les différents calculs et estimations mentionnés dans le rapport ci-dessus—et il croit sincèrement à leur entière exactitude. Il n'a pas accompagné ces messieurs sur les travaux entre Toronto et Brockville, parce qu'il était engagé ailleurs et qu'il les avait soigneusement examinés quelque temps auparavant. Il entretient les mêmes opinions, quant à la nature des travaux, que celles exprimées par MM. Benedict et Street. Il a aussi dernièrement eu l'occasion de visiter la partie de la ligne de Toronto à Stratford, et il ne doute nullement de l'exactitude de l'estimation du coût de l'achèvement de cette section aussi, dont les travaux ne peuvent être surpassés pour la solidité et la durabilité de leur construction.

HAMILTON H. KILLALY,
Assist. commissaire des travaux publics.

Département des travaux publics,
Toronto, 8 avril 1856.

No. 18.

Montréal, 16 décembre 1856

AU SECRETAIRE DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE
CHEMIN DE FER DU CANADA.

MONSIEUR,

Ci-inclus veuillez recevoir le certificat final, section de Montréal et Toronto, en faveur des entrepreneurs MM. Jackson, Peto, Brassey et Betts.

L'ouvrage entier est terminé et l'équipement en est fourni de manière à me permettre de recommander à la compagnie de prendre la ligne d'entre les mains des entrepreneurs.

Et je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEXR. M. ROSS,
Ingénieur.

CERTIFICAT FINAL.

SECTION DE MONTREAL ET TORONTO.

AU SECRETAIRE DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE
CHEMIN DE FER.

15 décembre 1856.

Je certifie que la somme de dix mille cent quatre-vingt-quinze livres sterling, est due aux entrepreneurs MM. Jackson, Peto, Brassey et Betts, pour ouvrage fait en complétant les travaux et le matériel roulant sur la section de Montréal et Toronto du grand tronc de chemin de fer du Canada.

ALEXR. M. ROSS,
Ingénieur.

£10,195.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA,

SECTION DE MONTRÉAL ET TORONTO,

CERTIFICAT FINAL.

15 Décembre, 1856.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Total du contrat.....				3,000,000	0	0
Moins, réservé pour.....						
Sable de surface.....	3,000	0	0			
Proportion de la station de voyageurs à Toronto.....	5,000	0	0	8,000	0	0
				2,992,000	0	0
Cr.						
Par montant de certificats précédents.....				2,981,805	0	0
				10,195	0	0
Montant dû maintenant.....						

No. 19.

Extrait du rapport de Walter Shanly, écuyer.

DÉPARTEMENT DES INGÉNIEURS.

DIVISION DE TORONTO ET SARNIA DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER.

Toronto, 13 décembre 1856.

CHER MONSIEUR,

La section ouest de notre ligne, en autant qu'elle est entreprise depuis cette ville jusqu'à Ste. Marie, étant maintenant hors des mains des entrepreneurs, j'ai l'honneur de faire rapport sur la condition des travaux—coût—estimation finale, etc.

Le contrat entre la compagnie et MM. O. S. Gzowski et Cie, fait en 1853, couvre, comme vous le savez, toute notre section occidentale, d'ici à Sarnia—une distance de 167 milles.

Les travaux, qui avaient été partiellement commencés en 1852 sur les cinquante premiers milles sous la "compagnie du chemin de fer de Toronto et Guelph," furent poussés avec beaucoup de vigueur en 1853 de Toronto à Stratford—et jusqu'à un certain point entre cette dernière place et Sarnia.

Au commencement de 1854 il fut décidé, en vertu d'un arrangement fait avec la compagnie du grand chemin de fer occidental, de suspendre les opérations à l'ouest de Stratford jusqu'en 1856 : et en juin de la première année (1854) vous me demandâtes d'estimer la valeur proportionnelle de l'ouvrage sur les deux subdivisions sous-mentionnées de la section de Toronto et Sarnia, savoir :

1o. De Toronto à Stratford..... 88 milles.

2o. De Stratford à Sarnia..... 79 "

Le prix total du contrat étant de £1,376,000.

La partie de l'ouvrage de beaucoup plus la forte, mille pour mille, se trouve sur la subdivision nommée en premier lieu, et est probablement d'une nature

plus dispendieuse que celle d'aucune autre portion égale de toute autre ligne canadienne. Le pontage est particulièrement très lourd, et la quantité moyenne d'excavation par mille est certes très considérable.

Je fis rapport du partage des frais comme suit :

Toronto à Stratford.....	£907,310
Stratford à Sarnia.....	468,890
La quantité de matériel roulant comprise dans la première somme s'élevait à.....	£70,945
Et dans la dernière à.....	58,080

Subséquentement à la date de suspension, il fut donné permission de poursuivre le nivellement de la ligne jusqu'à Ste. Marie, portant à 97¼ milles la longueur du chemin sous construction à l'ouest de Toronto, au lieu de 88 milles. Et l'estimation pour la première subdivision fut en conséquence augmentée de la somme de £54,142.

Il fut aussi donné ordre, ainsi qu'il était recommandé dans votre rapport à Sir C. P. Roney, du 22 juillet 1854, sur le sujet de la suspension, de compléter le matériel roulant primitivement destiné pour toute la section—lequel ordre entraîna, ainsi qu'il est estimé plus haut, une nouvelle dépense de £58,080.

L'estimation des frais d'achèvement de la ligne suivant les stipulations du contrat pour la demi-section entre Toronto et Ste. Marie, et pour fournir tout le matériel roulant pour toute la section, se trouvait alors être comme suit :

Toronto à Stratford, avec sa proportion de matériel roulant..	£907,110
Stratford à Ste. Marie	54,142
Pour compléter tout le matériel roulant	58,080

£1,019,332

Par les conditions de leur contrat, MM. Gzowski et Cie ne devaient fournir qu'un nombre limité de stations, dans la proportion d'une sur chaque 10 milles de chemin. Cinq gares à marchandises seulement devaient être fournies pour toute la ligne, dont deux reviennent justement à la répartition de la subdivision de Stratford et Sarnia,—et de gares d'évitement, le contrat n'exigeait qu'une étendue égale seulement à trois pour cent de la longueur du chemin.

Les exigences mêmes de notre trafic local—la seule espèce de commerce que nous puissions encore commander—n'auraient pas à beaucoup près été satisfaites par l'étendue des arrangements ci-dessus décrits ;—et sur représentation qui vous en fût faite, je fus autorisé à faire faire telles autres stations que nos affaires anticipées semblaient demander. Une augmentation de gares d'évitement de 3 à 10 pour cent fut aussi ordonnée.

Sur la partie de la ligne maintenant ouverte au trafic, de Toronto à Stratford, nous avons quatorze stations intermédiaires établies—dont onze sont pourvues de maisons pour les voyageurs—douze de halles à marchandises—neuf de réservoirs d'eau—et six de hangars à bois. Il y a des remises de locomotives en pierre et en briques à Guelph et à Stratford, et une en bois à Berlin.

En sus des stations ci-dessus désignées comme "stations établies," il y a des terrains pour deux autres—l'une à Charlton, 4 milles, et l'autre à Norval, 6 milles de Toronto. Ces deux stations, surtout la dernière qui est bien située et très commode, seront bientôt d'un usage très profitable—car je suis convaincu que, même avec l'augmentation considérable déjà faite dans le nombre de nos stations, nous ne sommes pas encore suffisamment munis sous ce rapport.

Le déboursé additionnel encouru pour stations intermédiaires s'élève à	£21,100
Et pour gares d'évitement 6 $\frac{3}{4}$ milles de plus, à	32,775

A la station de Toronto et au quai de la Reine, il a été fait de très grandes dépenses,—quelques 10 acres de terrain ayant été repris sur le lac et entourés d'un solide épaulement en bois et en pierre, donnant une façade sur l'eau d'environ 1,800 pieds. Une grande remise de locomotives, un atelier, un entrepôt et un hangar à bois, tous en brique, ont été construits, ainsi qu'une remise à voitures en bois très commode. Il y a aussi une maison temporaire pour les voyageurs, avec trottoirs, etc., et tout ensemble les dépenses actuelles sur cette station s'élèvent à la somme considérable de £28,680, excédant de beaucoup ce que l'on se proposait d'abord de dépenser, et les entrepreneurs considèrent qu'ils ont le droit de recevoir leurs déboursés actuels sur ces travaux, en sus de ce qui peut être regardé comme une juste interprétation de leur contrat. La gare permanente des voyageurs, en conséquence de la difficulté que nous avons éprouvée à faire passer notre ligne à travers la ville, n'est pas encore commencée. Par consentement mutuel entre les entrepreneurs est et ouest de Toronto, cette bâtisse devait être construite à frais communs. Chaque partie payant la moitié des frais—qui étaient évalués à £12,000—la moitié de cette somme devrait être chargée contre Gzowski et Cie dans leur règlement final avec la compagnie.

Quant aux autres ouvrages à cette station, £10,000 auraient couvert les engagements des entrepreneurs en vertu du contrat; déduisant cette somme de la dépense brute ci-dessus mentionnée	£28,680
Il reste	18,680

comme montant réclamé pour l'ouvrage de surplus (supposant la gare des voyageurs terminée).

En considération de la grande étendue du terrain précieux qui a été acquis, valant en lui-même au moins le double de tout le montant des dépenses additionnelles sur la station, je recommanderais l'examen favorable de cette réclamation, et qu'elle soit accordée telle qu'elle est.

Le dernier item considérable de l'estimation est celui de la construction des cuées de tous les ponts et de tous les passages souterrains pour une *double* au lieu d'une simple voie, £26,000, couvrant une très grande quantité additionnelle de maçonnerie, excavation, remblais et travaux de fondation. Les travaux de pontage et de passages souterrains entre cette ville et Stratford sont énormes, tant sous le rapport du nombre de cours d'eau qui sont traversés, que sous celui de la profondeur et de la largeur des vallées. La maçonnerie du viaduc de Crédit a plus de 120 pieds de haut.

La réclamation ci-dessus a déjà été allouée dans les certificats mensuels

Le reste de l'estimation finale est composé de trois items, savoir: Comptes divers, dépenses d'ingénieurs, etc.....	£2769	6	10
Coût du lot d'eau, Toronto.....	1981	14	2
Articles divers pour remises de locomotives.....	322	11	6

Montant en courant..

£5073	12	6
-------	----	---

Qui, converti en sterling, est de..... £4170 0 0

Le premier item est pour toutes les dépenses qui se rattachent aux déboursés du génie de cette section de notre ligne en sus de l'un pour cent retenu sur le montant du contrat—et couvre les dépenses de bureau, frais de poste, télégraphe, frais de dessins et de copie, ainsi que les salaires des inspecteurs employés par moi, et tous les autres déboursés qui doivent justement être chargés contre la compagnie, es rattachant au corps de génie pendant trois ans et demi, jusqu'au 1er juin dernier.

Le second item est pour le lot d'eau (277 pieds de front) au pied de la rue York en cette ville—où l'on se propose d'ériger notre gare des voyageurs—et qui, acheté par moi il y a cinq ans pour la compagnie du chemin de Toronto et Guelph, fut pris par les entrepreneurs lors de la fusion, et est maintenant transporté par eux, pour ce qu'il a coûté, au grand tronç. La valeur actuelle de cette propriété, à en juger d'après les prix demandés pour les lots avoisinants, est plus de cinq fois la somme à laquelle elle est portée dans les estimations.

Le troisième et dernier item est pour tuyaux à fumée, etc., des diverses remises de locomotives sur la ligne. Les divers items de dépenses rapportés ci-dessus sont comme suit :—

EXTRAIT DE L'ESTIMATION FINALE.

C. S. GZOWSKI et Cie.

JONCTION DE TORONTO A STE. MARIE, 97 $\frac{1}{4}$ MILLES.—DE LA STATION DU QUAI DE LA REINE.

Dépenses par contrat sur, page 3.....	£961,252	0	0
Matériel roulant additionnel, “.....	58,080	0	0
Cédule C.—Augmentation des gares d'évitement 6 $\frac{9}{10}$ à £4750, page 5.....	32,775	0	0
Cédule A.—Stations intermédiaires additionnelles, page 5....	21,100	0	0
“ B. “ à Toronto “ page 6.....	18,680	0	0
Double voie, ponts et culées, page 7.....	26,000	0	0
Comptes divers, page 7.....	4,170	0	0
Total sterling.....	£1,122,057	0	0
Total courant.....	£1,365,169	0	0

Contre lequel il faut charger :

Pour 1o. Gare des voyageurs à Toronto.....	£6,000	0	0
2o. Ouvrage incomplet, Toronto à Stratford.....	4,000	0	0
3o. Achèvement du chemin, Stratford à Ste. Marie, juin.....	12,080	0	0
Déductions totales, sterling.....	£22,080	0	0

Laissant le montant d'ouvrage fait, sterling.....	£1,099,979	0	0
courant.....	1,338,305	0	0

Le montant des certificats Nos. 1 à 36 inclusivement, déjà accordés pour travaux entre Toronto et Ste. Marie est, sterling.....	£1,082,858	9	6
Et d'un certificat supplémentaire émis en juillet 1856, pour stations additionnelles.....	1,650	0	0
Faisant le montant total déjà évalué.....	£1,084,508	9	6

La balance maintenant due aux entrepreneurs sera donc :

Sterling.....	£15,468	10	6
Courant.....	£18,819	10	9

Le coût moyen du chemin terminé de la station du quai de la reine; ici, à la jonction près de Ste. Marie, 97 $\frac{1}{4}$ milles, s'élève, d'après l'estimation ci-dessus, à—

En sterling par mille.....	£11,500	0	0
Courant.....	£14,000	0	0

Le coût moyen du grand chemin de fer occidental est d'environ £16,000 courant par mille.

(Signé)

WALTER SHANLY,
Ingénieur

—
No. 20.

Rapport d'A. M. Ross, écuyer, et appendice au même.

No. 4.

(Copie.)

20 décembre, 1856.

A l'honorable JOHN ROSS,
Président de la compagnie
du grand tronc de chemin de fer.

MONSIEUR,—En faisant un rapport final sur l'achèvement de la section de Montréal à Toronto, j'ai à faire les exceptions suivantes. Dans les environs de Gananoque, Brighton et Grafton, l'ensablement de surface est encore incomplet et ne pourra être fait qu'au printemps de l'année prochaine, et la valeur en est estimée à £3,000 sterling; il y a aussi une somme de £6,000 sterling retenue comme la proportion due à la gare des voyageurs à Toronto, dont la construction doit être différée jusqu'à ce que le site en soit fixé, lors de l'achèvement de l'Esplanade. Ce sont là les seuls travaux incomplets compris dans le sens raisonnable du prix du contrat de £3,000,000. La somme (£15,000) destinée à la gare des voyageurs à Montréal, comme vous le savez, a été absorbée par les accommodements agrandis requis à la Pointe St. Charles pour les lignes fusionnées.

Le prix du contrat pour l'établissement à Montréal nécessaire à la section de Montréal et Toronto, était de £45,000, y compris la gare des voyageurs. Cette somme a été excédée dans les bâtisses déjà érigées au montant de £47,497 7s., ainsi qu'il appert par le compte marqué A; la surface couverte par ces bâtisses est près de trois fois celle de l'étendue des plans attachés au contrat, qui pourvoit seulement à la quantité nécessaire pour la section à laquelle il se rapporte (Montréal et Toronto). Les lignes subséquentement fusionnées avec le grand tronc de chemin de fer est et ouest exigeaient les accommodements à Montréal, ultérieurement résolus et poursuivis, de l'étendue décrite, qui sont suffisants tels que maintenant établis jusqu'à ce que le pont soit terminé; il deviendra sans doute alors nécessaire d'ériger une gare indépendante pour les voyageurs tel que résolu primitivement, quoique peut-être de dimensions bien plus grandes et d'une nature semblable à celle qui a été dernièrement construite à Portland,—gare qui, de l'étendue nécessaire, pourra coûter environ £30,000. Les ateliers de réparations et de confection de matériel nouveau ont été amplement munis et pourvus de toutes les machines et outils nécessaires pour poursuivre les travaux de l'établissement, à une dépense de £18,936 5s. 10d. tel qu'il appert par le compte marqué B.

A l'époque où le contrat fut fait, il ne fut pris de dispositions que pour la construction à Montréal d'un établissement suffisant pour les besoins de la section entre Montréal et Toronto, 333 milles. Le coût de cet établissement était évalué

à £45,000 sterling, et cette somme peut être considérée comme une allocation libérale pour le but proposé.

La fusion subséquente des diverses sections du grand tronc de chemin de fer devant être unies par le pont Victoria à Montréal, fait voir la convenance d'un nouvel arrangement de ces ouvrages, afin d'avoir un établissement d'une étendue suffisante pour rencontrer les exigences de réparations et de construction du matériel roulant pour 900 milles de chemin de fer : de là la dépense apparemment considérable sous ce chef.

En sus de ceci une nouvelle dépense d'une nature très importante qui se rattache au transport des marchandises en bloc sur le St. Laurent, a été encourue par la construction d'un quai d'une étendue considérable en eau profonde au-dessous du pont, qui communiquera par voie ferrée avec la station de la Pointe St. Charles jusqu'à ce que le pont Victoria soit terminé, ce qui dépendra entièrement de la somme fournie pour son exécution.

Cette liaison avec le fleuve est nécessaire pour transporter le trafic du chemin de fer en marchandises sans déchargement, seul moyen par lequel on peut s'assurer du commerce de l'ouest à des prix qui justifieraient le choix de la route du grand tronc.

Le coût de cet ouvrage, tel qu'il appert par le compte marqué C, est de £17,673 10s. 1d.

Ce quai est maintenant terminé et prêt à servir à l'ouverture de la navigation au printemps, et pour l'avenir il permettra aux vaisseaux océaniques de venir à côté du chemin de fer et de décharger leurs cargaisons dans les chars pour le transport vers l'ouest.

Sa construction est semblable à celle généralement adoptée en ce pays pour les quais, et correspond à l'esplanade de Toronto. Sous le rapport du coût, il est au moins de 20 pour cent plus bas que celui payé pour les travaux de l'esplanade par la cité de Toronto, et sous ce rapport il ne peut être regardé autrement que comme ayant été obtenu à bon marché.

Le compte suivant de quelque importance provient des moyens très insuffisants pourvus par le contrat relativement aux gares d'évitement, qui étaient limitées à trois pour cent seulement sur le nombre de milles ; cette proportion a été élevée à au moins dix pour cent comme la moindre quantité possible nécessaire pour les besoins les plus ordinaires ; et je puis prendre cette occasion d'ajouter que d'ici à trois ans il deviendra nécessaire d'en faire encore cinq ou six pour cent, ce qui formera près de 20 milles de voie supplémentaire. L'excédant déjà pourvu sous ce chef, s'élève à la somme de £125,353, comme par compte D, et comprend non seulement les voies de garage additionnelles, jugées nécessaires aux stations du chemin, celle de Montréal seule s'élevant à six milles additionnels, mais aussi les embranchements dans les diverses sablières le long de la ligne, ainsi que le chaînon de liai on avec le chemin de fer d'Ottawa près de Prescott et Mile, le prolongement jusqu'à la place du marché à Toronto, et aussi la ligne d'embranchement à Lyn Mills, de trois quarts de mille de long.

Des cartes de toutes les stations sont préparées, montrant l'étendue et l'arrangement des voies de garage telles qu'elles sont maintenant et dont l'étendue a été établie et vérifiée par les ingénieurs résidents des districts respectifs.

L'item suivant de dépenses déjà encourues au-delà des obligations du contrat a rapport à la maçonnerie des ponts ; les fondations de tous ces travaux devaient être amenées jusqu'à la surface de l'eau ou à la surface du terrain, suivant le cas, d'une largeur suffisante pour une double voie.

Cela a été fait, et de plus j'ai ordonné que les culées de tous les ponts fussent immédiatement finies jusqu'au haut, parce que préparer les fondations seulement de ces parties d'un pont mettrait, lorsqu'il faudrait les construire jusqu'au haut, le chemin de fer en danger quand les remblais seraient attaqués, comme ce doit être le cas chaque fois qu'une culée doit soutenir un remblai.

Pour obvier à cela, je les fis construire immédiatement à la hauteur nécessaire; et j'ai répondu pour le paiement en conséquence, comme excédant les dispositions du contrat.

La convenance d'en agir ainsi retombe sans doute sur moi; et je suis convaincu que personne en état d'apprécier l'objet atteint ne la révoquera en doute. Le montant du compte est de £18,552 10s, comme par état E.

Le compte suivant est celui des stations du chemin, marqué F, montrant un excédant sous ce chef de £28,994 sterling.

On se rappellera que dans mon rapport au bureau de Londres, (21 février 1855,) je suggérai qu'afin de répondre à la demande croissante de stations, il nous fût permis de construire celles énumérées dans le contrat d'une manière moins dispendieuse en substituant des stations en bois au lieu de pierre et de brique, et par là tâcher autant que possible de couvrir les frais de l'augmentation requise, par l'économie ainsi recommandée. Cependant l'idée de substituer le bois à la pierre ou à la brique souleva dans le temps une telle clameur dans le pays généralement, à laquelle se joignirent les représentants en parlement, qu'il fallut se soumettre en grande partie à la demande de stations en brique et en pierre, et la conséquence est qu'au lieu de pouvoir couvrir les frais des stations supplémentaires érigées par la substitution de matériaux moins dispendieux, le compte marqué F montre un excédant sous ce chef de £28,994 sterling, comme il est dit plus haut.

Le compte marqué G qui s'élève à £5,192 15s. 0d. a été encouru en conséquence d'une demande faite par le bureau des travaux publics pour des améliorations à Ste. Anne, se rattachant à la navigation, sur lesquelles il insista que la compagnie les fit en cet endroit. En conséquence cette dépense ne pouvait être évitée.

Le compte suivant marqué H, en est un qui en tout s'élèvera à £10,220 11s. sterling, et est pour le prolongement de la ligne depuis la station du Don à Toronto jusqu'au point où elle se réunit à l'extrémité est de l'esplanade entre la rue East et la rue Berkeley, une distance de 800 verges. Les travaux de remblai et de charpente nécessaires à ce prolongement sont considérables, s'étendant sur près d'un demi mille, dont le prix est établi sur la même échelle que celui payé par la cité de Toronto pour des travaux semblables dans la construction de l'esplanade.

Ces travaux sont maintenant en voie de progrès, mais pas tout à fait terminés. Une somme de £3,257 16s. 5d. a été payée en à-compte en juillet dernier; le reste devra être certifié lorsque l'ouvrage sera terminé.

Le contrat pourvoit à des remises de locomotives seulement à Montréal, Kingston et Toronto. Cependant il est devenu absolument nécessaire que de petites remises de locomotives fussent construites à des distances plus rapprochées, et il en a été établi à Cornwall, Brockville, Belleville et Cobourg, tel qu'il appert au compte marqué I, qui s'élève à £19,000.

Le sommaire de ces états se trouve comme suit:

Prix du contrat, Montréal et Toronto.....	£3,000,000	0	0
Compte marqué A. bâtiments de station à Montréal.....	47,497	7	0
B. Outils pour ateliers des machines.....	18,936	5	10
C. Quai d'embarquement au pont Victoria.....	17,673	10	1
D. Augmentation des gares d'évitement.....	125,353	0	0
E. Maçonnerie des culées de ponts.....	18,552	10	0
F. Stations intermédiaires, nombre augmenté.....	28,994	0	0
G. Quai à Ste. Anne, par ordre du bureau des travaux.....	5,192	15	0
H. Prolongement de la ligne à Toronto pour la réunir à l'Esplanade.....	10,220	11	0
I Remises de locomotives additionnelles.....	19,000	0	0

£3,291,419 18 11

Cr.

Montant retenu pour terminer le ballastage, Gananoque à Kingston.....	£3,000	0	0	
Montant retenu pour la proportion de la station de Toronto.....	6,000	0	0	
Montant encore à certifier sur le prolongement à Toronto.....	6,932	17	7	
				15,932 17 7
Montant des comptes certifiés jusqu'à cette date.....	£3,275,487	1	4	

Ces résultats montrent un excédant d'environ 9½ pour cent sur l'estimation du coût de 333 milles de chemin de fer, expliqué d'une manière satisfaisante en huit items de dépenses ; et lorsque l'on considère qu'ils embrassent un établissement à Montréal adapté aux besoins d'environ 900 milles de chemin de fer, pourvu de tous les outils nécessaires pour poursuivre les réparations et la construction de nouveau matériel roulant de toute sorte,—une quantité additionnelle de gares d'évitement, équivalente à 8 pour cent au-delà de la quantité limitée prescrite par le contrat,—un quai de débarquement à Montréal de grandes dimensions, pour faciliter le transport des marchandises en bloc d'un côté à l'autre de la rivière jusqu'à ce que le pont soit terminé,—ainsi que treize stations intermédiaires, comprenant quatre remises de locomotives additionnelles, où il n'avait pas été pris de mesures pour en établir,—je crois que ces avantages obtenus sont parfaitement à la hauteur du coût et de l'efficacité de la ligne, et indispensables même à cette première époque de son exploitation.

J'ai déjà parlé de la possibilité ultérieure d'un déboursé nécessaire pour des gares d'évitement qui seront indispensables pour répondre à l'accroissement du trafic que nous avons toute raison d'attendre, et que l'on ne doit pas perdre de vue, ainsi que d'une augmentation du matériel roulant, dont l'expérience de tous les jours démontre la nécessité. Cela est de la dernière importance. Les difficultés que l'on éprouve déjà à transporter les marchandises qui s'offrent à Toronto, à moins qu'on n'y remédie promptement, militeront contre la réputation et l'efficacité de la ligne d'une manière qui nuira pour toujours à sa prospérité.

Le surintendant des locomotives devrait être immédiatement autorisé à pouvoir la ligne de machines locomotives additionnelles. Il a d'amples moyens de le faire et d'en activer la construction à l'établissement de la Pointe St. Charles. Par de prompts arrangements, avec ces objets en vue, il pourra répondre aux exigences croissantes de la ligne. Il fait maintenant construire une quantité limitée de matériel additionnel en chars couverts, en vertu d'instructions du comité des finances.

Il est un point d'une grande importance pour l'économie nécessaire de l'exploitation future, dans la réparation du matériel actuel ainsi que dans la construction de nouveau matériel, et c'est relativement aux roues.

Dans le nouvel édifice de la Pointe St. Charles, il a été fait des dispositions pour y établir une fonderie de 68 par 40 pieds. Ce département devrait être immédiatement pourvu de Pontillage nécessaire pour poursuivre cette importante branche d'affaires. Sur les roues seules il en résulterait une économie de plusieurs mille louis par année, et l'on obvierait immédiatement aux difficultés éprouvées jusqu'ici à se procurer les articles conveuables de l'espèce voulue.

C'est un point dont on devrait s'occuper immédiatement ; et, sous la direction du surintendant des locomotives, on adopterait une uniformité de dessin ou de patron, et l'on ferait une grande économie annuelle.

Le métal brisé serait refondu dans les usines de la compagnie ; l'on éviterait par là les frais et le trouble du transport, et l'on épargnerait tout sacrifice de vente à d'autres fabricants.

Le remplacement des rails endommagés ou brisés est un item de dépenses se rattachant à l'entretien du chemin qui augmentera annuellement, et qui, sur 940 milles de chemin, dans le cours de quelques années, s'élèvera à une somme considérable.

A présent, il n'y a sur les sections récemment ouvertes que peu à faire sous ce rapport, à part de ce que produit la sévérité du froid; ceci a lieu dans la proportion d'environ un rail par mille de chemin durant la saison d'hiver, ou de 1 sur 500, ce qui ne s'élève à rien de grave.

Les parties de la section est qui ont été en exploitation depuis six ou sept ans présentent un résultat différent, et le renouvellement sur la ligne de Portland s'élève déjà à 500 tonneaux par année, dans la proportion de 1 sur 30, en sorte que sur 150 milles compris dans cette section, 5 mill. s de rails devront être remplacés annuellement. Jusqu'à un certain point cela peut être attribué à la qualité inférieure du fer, mais la cause principale de cette détérioration prématurée est due à l'insuffisance de la perfection du chemin à son commencement, ayant été ouvert pendant quelques années alors qu'il n'était encore que partiellement ballasté. Les rails furent nécessairement très endommagés, tordus et brisés. Des causes semblables ont produit de semblables résultats sur la ligne du St. Laurent et de l'Atlantique (Longueuil à Island Pond), quoiqu'en moindre proportion. Cependant le renouvellement sur cette section a été considérable, s'élevant à la proportion d'environ 1 sur 50. Les renouvellemens requis sur la section de Portland ont, durant les deux dernières années, été opérés économiquement; un arrangement a été fait avec un fabricant à Boston pour laminier de nouveau nos vieux rails à raison de £5 par tonneau, fournissant un tonneau de rails neufs pour chaque tonneau de vieux envoyé à l'usine.

Le coût du transport de Portland et retour, y compris tous les frais, est de 10s. stg. par tonneau; en sorte que pour £5 10s. stg. par ton. nos rails sont renouvelés.

Je ne pense pas que pour le moment nous puissions améliorer cet arrangement pour ce qui regarde la partie de la ligne des Etats-Unis. C'est donc de la partie canadienne de la ligne (environ 750 milles) dont nous devons nous occuper et pour laquelle il faut prendre les dispositions nécessaires pour les exigences de cette importante partie des dépenses. Il n'y a à présent aucun établissement existant en Canada où cet ouvrage pourrait être fait, et en vue des besoins croissans du chemin de fer sous ce rapport, lorsque, pour le renouvellement ordinaire de l'usage de 750 milles de chemin de fer, il faudra un laminage de 60 tonneaux par semaine, égal à 3000 tonneaux par année: (en estimant à 25 ans la durée d'un rail) il est nécessaire d'établir ce qu'il faut pour suivre cette branche du service.

Une usine de laminage d'une étendue médiocre, qui pourrait livrer cent tonneaux par semaine s'il était nécessaire, effectuerait, entre les mains de la compagnie, une économie de £15,000 par année.

La localité la plus convenable pour cette fin, sous tous les rapports, est la Pointe St. Charles, et cette usine devrait être établie aussitôt que possible; le coût n'en excéderait pas le montant de l'économie d'une année, d'après l'estimation ci-dessus.

Il est un autre item de dépenses dont j'ai encore à parler. Quoique d'une moindre conséquence que tous ceux déjà mentionnés, il est cependant d'une importance suffisante pour justifier la compagnie de faire elle-même son gaz pour l'établissement de la Pointe St. Charles, où il faudra bientôt de cinq à sept cents lumières durant la saison d'hiver.

Le prix de cet article à Montréal est exorbitant, 12s. stg. par mille pieds. Je suis certain qu'il peut être produit, en allouant une rémunération suffisante pour les déboursés nécessaires, à 40 pour cent au-dessous de ce prix, en y comprenant tous les frais de production, qu'un déboursé de £4000 couvrirait amplement.

Il a été pris des arrangements pour les réparations de la voie permanente—item important des dépenses courantes—sur toutes les lignes en exploitation de Portland à Stratford, et aussi de St. Thomas à Richmond, à des conditions que

je considère comme très raisonnables, pour trois ans, en huit contrats dont la moyenne est de

£97	5	0	courant	par	mille	pour	la	première	année,
93	15	0	"	"	"	"	seconde	"	"
93	5	0	"	"	"	"	troisième	"	"

La longueur totale ainsi sous contrat est de 856 milles. Les personnes engagées sont toutes expérimentées en travaux de chemins de fer et bien adaptées à leurs divisions respectives.

Les contrats ont été préparés par M. Doucet, le notaire, de Montréal, et les devis y sont attachés.

En faisant rapport sur la section occidentale de Toronto à Ste. Marie, j'y annexe un rapport très complet et le compte qui l'accompagne préparés conformément à mes instructions par M. Walter Shanly, qui est chargé de cette division depuis son commencement.

Les observations que j'ai déjà faites relativement aux gares d'évitement et aux ponts et culées supplémentaires, s'appliquent également à la section occidentale, dont les détails sont amplement exposés dans les états de M. Shanly, dont voici un aperçu :

Estimation du contrat, Toronto à Ste. Marie, 97½ milles.. .. .	£961252
Matériel roulant de surplus étant celui dû à la section de Ste. Marie à Sarnia en plein en vertu de tout le contrat.....	58080
Gares d'évitement de surplus, 6,1⁄6 milles.....	32775
Stations supplémentaires.....	39780
Culées de ponts.....	26000
Divers comme par rapport.....	4170

£1122057

Contre lequel j'ai déduit une demie pour la gare des voyageurs à

Toronto	£6000	0	0
Frais dus par cette section.....	4000	0	0
Pour ouvrage incomplet, par rapport, à Stratford..	12080	0	0
Do. de Stratford à Ste. Marie différé jusqu'à l'achèvement de l'extension ouest par la compagnie.			
	22080	0	0

£1099977 0 0

De ce montant il a été certifié au 1er juillet dernier la somme de. 1084508 9 6

Laissant une balance que j'ai encore à certifier £ 15468 10 6

Lorsqu'il fut décidé de suspendre la construction des travaux à l'ouest de Ste. Marie, il devint nécessaire de définir la quantité et la valeur relatives des travaux à faire sur la section dont on poursuivrait la construction.

On trouva qu'elle s'élevait à la valeur de bien près de £10,000 par mille, laissant à peine £6000 par mille pour le restant. Les travaux sur la partie suspendue étant très minimes, et ne comprenant qu'un seul pont d'une petite dimension, expliquent cette différence.

Le matériel roulant dû à la partie Ouest, et évalué à £750 par mille, fut ajouté à celui de la partie Est, portant les frais de la partie construite à une somme qui semble extravagante, lorsqu'en réalité, pour le travail fait et le matériel fourni, la forte proportion seulement due à cette section a été mise en ligne de compte et allouée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
votre obéissant serviteur,
(Signé)

A. M. ROSS,
Ingénieur en chef.

Appendice au Rapport d'A. M. Ross, écuyer.

A

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Dépenses à la station de la Pointe St. Charles, estimées dans le contrat comme s'élevant à £45,000.

1856.		£ s. d.	£ s. d.
Novembre.	Atelier de construction et de bouilloires.....		17,495 5 5
	Atelier d'appareils et de tournage, fondations pour les machines, posage de.....	6,256 19 9	
	Arbres moteurs d'engin de 30 chevaux.....	3,361 3 0	
			9,613 0 9
	Forge et provisions.....	6,266 19 5	
	Appareils et provisions de forge en 1855.....	443 1 1	
	Posage d'engin stationnaire, faire des foyers de forge, tuyères, etc.....	2,242 7 9	
			8,952 8 3
	Atelier des chars.....	7,209 0 0	
	Outils et machines de.....	2,967 2 4	
			10,176 2 4
	Pompe à feu complète.....		398 0 0
	Engin d'atelier de peinture.....		3,588 0 0
	Atelier de peinture des chars.....		1,985 10 6
	Remise de locomotives No. 1.....		8,204 1 4
	Remise de locomotives No. 2.....		8,204 1 4
	Gare des marchandises et voyageurs, y compris les plate-formes, etc.....		7,349 14 9
	Hangar à bois.....		1,266 10 8
	Remise des chars.....		1,041 6 8
	Approvisionnement d'eau.....		1,495 9 7
	Egouttage.....		3,127 15 9
	Chemins de niveau aux terrains des stations.....		6,857 14 11
	Atelier-hôpital pour réparations aux chars avec voie accessoire et plate-forme.....	1,500 0 0	
	Clôture autour des ateliers au sud de la ligne.....	487 10 0	
	Magasin de fer.....	421 11 7	
	Magasin pour rebuts, huile, graisse.....	328 1 2	
			2,737 2 0
			92,497 7 0
	Cr.		
	Par montant compris dans le contrat primitif.....	45,000 0 0	
	Par certificat, février 1856.....	13,912 6 5	
	“ Mai.....	4,000 0 0	
	“ Septembre.....	5,930 18 6	
	“ “.....	4,000 0 0	
	“ Octobre.....	5,000 0 0	
	“ “.....	2,000 0 0	
			79,843 4 11
			12,654 2 1

B

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Certificat des engins stationnaires, machines et outils fournis et fixés dans les ateliers permanents—Station de Montréal.

		£	s.	d.
1856.				
Novembre.	A montants comme par détails.....	18,936	5	10
1856.	Cr.			
1 Janvier.	Par montants de certificat.....	12,000	0	0
Certifié, 20 décembre 1856		6,936	5	10

C.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Certificats des travaux supplémentaires dans la construction d'un quai à marchandises à la culée nord du pont Victoria, Montréal.

		£	s.	d.	
159,474	pieds linéaires de bois plat et carré en caissons, y compris les matériaux, la main-d'œuvre et les rebuts, à 9d.....	5,980	5	6	
84,826	pieds en superficie de planchéage en pin et orme, matériaux, main-d'œuvre et rebuts, 4d.....	1,413	15	4	
244	lbs. de chevilles enfoncées dans le roc, 4s.....	48	16	0	
3,537	pieds cubes d'orme, matériaux, main-d'œuvre et rebuts, 1s. 3d.....	221	1	3	
11,091	verges cubes de pierre pour remplir les caissons, 8s.....	4,436	8	0	
48,627	lbs. de fer en organaux, cornières, banquettes, etc., 4d.....	810	9	0	
57,153	verges cubes de terrassement pour remplir les caissons et en remblais au quai, 1s. 8d.....	4,762	15	0	
		17,673	10	1	
Cr.	Par montants du certificat précédent..... Sterling.....	11,000	0	0	
			6,673	10	1

D.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE TORONTO.

Extrait total de gares d'évitement.

		£	s.	d.	£	s.	d.
Division de Montréal.....		62,849	0	0			
Division de Kingston.....		21,565	0	0			
Division de Toronto.....		40,939	0	0			
Total.....					125,253	0	0
1856.	Cr.	Par montants de certificats.					
1 Janvier.	Certificats pour.....	41,182	10	0			
	do.....	5,000	0	0	46,182	10	0
Montants du présent certificat..... Sterling.....					79,170	10	0

E.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

SECTION DE MONTRÉAL ET TORONTO.

Travaux additionnels sur doubles culées aux ponts.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Ponts sur le canal d'alimentation, Montréal—						
Maçonnerie.....	165	0	0			
Remblais.....	32	10	0			
				196	10	0
Pont de Ste. Anne—						
Maçonnerie.....	1,162	0	0			
Remblais.....	888	15	0			
				2,050	15	0
Pont de Vaudreuil—						
Maçonnerie.....	648	0	0			
Remblais.....	89	18	6			
				737	18	6
Rivière Rouge—						
Maçonnerie.....	395	0	0			
Remblais.....	70	2	6			
				465	2	6
Rivière à Delisle—						
Maçonnerie.....	205	0	0			
Remblais.....	15	16	6			
				220	16	6
Rivière Beaudette—						
Maçonnerie.....	245	0	0			
Remblais.....	98	5	0			
				343	5	0
Crique de Wood—						
Maçonnerie.....	95	10	0			
Remblais.....	26	12	6			
				122	2	6
Crique Sutherland—						
Maçonnerie.....	82	10	0			
Remblais.....	11	2	0			
				93	12	0
Rivière Noire—						
Maçonnerie.....	237	10	0			
Remblais.....	30	13	6			
				268	3	6
Crique de Hoople—						
Bois, fer et maçonnerie.....	1,097	10	0			
Remblais.....	347	9	0			
				1,444	19	0
Souterrains de Matilda—						
Maçonnerie.....	69	5	0			
Remblais.....	78	16	6			
				148	1	6
Chemin de fer de Bytown et Prescott—						
Maçonnerie.....				365	0	0
Pont de la crique de Hubbles—						
Maçonnerie.....	374	10	0			
Remblais.....	195	0	0			
				569	10	0
Porté l'autre part.....				7,025	16	0

Travaux additionnels sur doubles culées aux ponts.—Continué.

		£	s.	d.	£	s.	d.
Rapporté.....					7,025	16	0
Pont de la crique de Lyn—							
	Maçonnerie.....	157	10	0			
	Remblais.....	46	13	0			
					204	3	0
Pont de Yonge Mills—							
	Maçonnerie.....	94	10	0			
	Remblais.....	99	19	6			
					194	9	6
Pont de Vanston's Pond—							
	Maçonnerie.....	112	0	0			
	Remblais.....	50	0	6			
					162	0	6
Pont de Gananoque—							
	Maçonnerie.....	525	0	0			
	Remblais.....	174	19	6			
					699	19	6
Canal Rideau—							
	Maçonnerie.....	590	0	0			
	Remblais.....	560	0	0			
					1,150	0	0
Crique de McGinn—							
	Maçonnerie.....	160	0	0			
	Remblais.....	60	10	6			
					220	10	6
Rivière au Saumon—							
	Maçonnerie.....	1,202	10	0			
	Remblais.....	400	0	0			
					1,602	10	0
Rivière Moira—							
	Maçonnerie.....	1,380	0	0			
	Remblais.....	60	0	0			
					1,440	0	0
Rivière Trent—							
	Maçonnerie.....	1,050	0	0			
	Remblais.....	83	17	0			
					1,133	17	0
Pont de la rivière Don.....		750	0	0			
Pont de la crique de Highland.....		1,630	0	0			
Crique Rouge.....		1,246	5	0			
Crique du vieux moulin à scie.....		132	10	0			
Crique de Duffin.....		480	0	0			
Crique d'Oshawa.....		480	0	0			
					4,718	15	0
Total.....					18,552	1	0
1856.							
	Cr.	Par certificats.					
1 Janvier.	Certificat.....	6,456	0	0			
1 Juin.	Do.....	4,718	15	0			
1 Juillet.	Do.....	5,546	17	6			
1 Décembre.	Do.....	1,830	2	6			
					18,552	1	0

Montréal, 20 décembre 1856.

AU SECRÉTAIRE DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE
CHEMIN DE FER DU CANADA.

Je certifie que la somme de vingt-huit mille neuf cent quatre-vingt-quatorze livres sterling est due aux entrepreneurs, MM. Jackson, Peto, Brassey et Betts, pour stations supplémentaires fournies sur la section de Montréal à Toronto du grand tronc de chemin de fer du Canada.

(Signé,)

ALEX. M. ROSS,
Ingénieur.

£28,994 sterling. Voir compte détaillé.

F.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER

MONTRÉAL ET TORONTO.

Etat montrant les bâtiments des stations entrepris et fournis.

NOM DE LA STATION.	Contrat.	Fourni.	Excédant.	Déficit.
Bonnets Bleus—maison de garde, trottoir et cottage....	750	230	.....	520
Pointe Claire—station et habitation.....	750	500	.....	250
Ste. Anne—station et habitation.....	750	500	.....	250
Vaudreuil—habitation et entrepôt attaché, deux réservoirs, chemins sablés, siphon, tuyau à la rivière, appareil de chauffage.....		1,351	1,351	
Cèdres—maison de garde et trottoir.....	750	130	.....	620
Côteau—habitation et entrepôt attaché.....	750	700	.....	50
Beaudette—maison de garde et trottoir.....		140	140	
Lancaster—comme par contrat.....				
Chemin de Grant—maison de garde et trottoir.....	750	130	.....	620
Moulinette—maison de garde et trottoir.....		147	147	
Dickenson's Landing—station, habitation et entrepôt attaché.....	750	700	.....	50
Aultsville—maison de garde et trottoir.....		102	102	
Williamsburg—suivant le contrat.				
Matilda—suivant le contrat.				
Edwardsburgh—station, habitation et entrepôt attaché.	750	700	.....	50
Jonction de Prescott—y compris salle de rafraîchissement, glissoires et escaliers des bagages.....		900	900	
Prescott—suivant le contrat, excepté les bâtiments pour le chef de station.....	300			300
Maitland.....		721	721	
Brockville—suivant le contrat, excepté l'habitation.....	300			300
Lynn.....	750	700	.....	50
Mullory Town—y compris entrepôt, réservoir, hangar à bois, terrain, etc.....		1,599	1,599	
Lansdowne.....	750	700	.....	50
Gananoque—suivant le contrat.				
Moulins de Kingston—y compris le terrain, clôture, réservoir, puits profond, pompe, etc.....		1,027	1,027	
Porté l'autre part.....			5,987	310

Etat montrant les bâtiments de stations entrepris et fournis.—(Continuation.)

NOM DE LA STATION.	Contrat.	Fourni.	Excédant.	Déficit.
Rapporté.....			5,987	3,110
Kingston—suivant le contrat, salle de rafraîchissement.		3,245	3,245	
Engin pour pomper l'eau, y compris le tuyau de la remise de locomotive, déblai et droit de passage, etc.		850	850	
Baie Collins—y compris le clôturage du terrain et les terrassements.....		744	744	
Ernestown—suivant le contrat, cours d'eau, réservoir.....		351	351	
Napanee—suivant le contrat, engin pour pomper l'eau, y compris remise de locomotive, tuyau, excavation, etc.....		1,180	1,180	
Tyondonega—y compris clôturage de terrain, réservoir et puits.....		1,054	1,054	
Shannonville—suivant le contrat.				
Belleville—suivant le contrat, excepté l'habitation.....	300			30
Y compris tuyau de remise de locomotives, excavation.		1,490	1,490	
Trenton—suivant le contrat.				
Brighton—suivant le contrat.				
Colborne—suivant le contrat.....				
Grafton.....	750	500		250
Cobourg—salle de rafraîchissement au lieu d'habitation suivant le contrat.				
Port Hope—peut être changé suivant le contrat.				
Port Britain—signal fixe et habitation, réservoir et terrain.....		1,378	1,378	
Newtonville—signal fixe, habitation, réservoir et terrain.....		1,057	1,057	
Newcastle.....	750	500		250
Bowmanville—peut être changé suivant le contrat.				
Oshawa—signal fixe, habitation, réservoir, terrain, etc.		1,150	1,150	
Whitby—peut être changé suivant le contrat.				
Crique de Duffin.....	750	500		250
Baie des Français—station, habitation, terrain, etc.....		1,216	1,216	
Port Union.....	750	500		250
Chemin de Markham.....	750	500		250
York Est—station, habitation, terrain, etc.....		624	624	
Station du Don—y compris la bâtisse de Buck pour bureaux, trottoirs, réservoirs, hangar à bois, et bâtiments pour les émigrants.....		2,000	2,000	
Le contrat pourvoit à 15 entrepôts de marchandises, 32 ont été construits indépendamment des stations; longueur additionnelle, 620 pieds.....		6,200	6,200	
Déblais, remblais et approches aux do.....		5,128	5,128	
			33,654	4,660
			4,660	
Montant chargé en surplus.....			28,994	

Montréal, 30 Décembre 1856.

**AU SECRETAIRE DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE
CHEMIN DE FER DU CANADA.**

Je certifie que la somme de soixante-dix-neuf mille cent soixante-dix livres dix chelins sterling, est due aux entrepreneurs, MM. Jackson, Peto, Brassey et Betts, pour gares d'évitement supplémentaires faites sur la section de Montréal à Toronto du grand tronç de chemin de fer du Canada.

(Signé)

ALEX. M. ROSS,

Ingénieur.

£79,170 10s.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Certificats des gares d'évitement supplémentaires entre Montréal et les Moulins
de Kingston, 168 milles.

1856. Nov.	Montréal.	Pieds.	£ s. d.
Gares d'évitement au sud de la ligne princip.		2,830	
“ “ “ “		2,760	
“ nord “ “		2,200	
“ “ “ “		2,170	
Croisement des chemins	{ 600 215 } ..	1,365	
	{ 350 200 } ..		
Chemin à l'atelier des chars	{ 400 140 } ..	930	
	{ 250 140 } ..		
A l'atelier de construction		2,200	
Voie accessoire		210	
De l'atelier d'appareils et tournage aux forges		270	
Aux remises de locomotives		1,150	
Do. do.		1,395	
Do. do. { 8-70 560 } ..		1,360	
	{ 16-50 800 } ..		
Au quai du traversier, etc., culée mesurée au commencement des caissons		1,600	
De la voie principale aux garages des hôpitaux		900	
			21,340
Pointe Claire		4,143	
Ste. Anne		1,244	
Vaudreuil		1,145	
Cèdres		1,000	
Côteau Landing		1,494	
Lancaster		1,928	
Cornwall		3,513	
Dickenson's Landing		1,266	
Morrisburg		2,133	
Matilda		1,758	
Edwardsburg		1,315	
Porté l'autre part		20,939	21,340

Certificats des gares d'évitement supplémentaires entre Montréal et les Moulins de Kingston—Continué.

	Pieds.		£ s. d.
Rapporté.....	20,939	21,340	
Jonction de Prescott.....	4,830		
Prescott.....	2,068		
Maitland.....	1,342		
Brockville.....	5,555		
Lyn.....	1,163		
Moulins de Yonge.....	582		
Mullorytown.....	1,173		
Lansdowne.....	1,836		
Gananoque.....	2,489		
Chantier de Galway.....	618		
		42,595	
		63,935	
Egal à.....	12.11 milles.		
Déduire 3 pour cent sur 168 milles...	5.04 "		
	7.07 milles.		
	à £4,750 livres.		33,582 10 0
Dépôts de Ballast.	Pieds.		
Tanneries.....	2119		
Pelouse des tanneries.....	2785		
	4,904		
Beaudette.....	2,820		
Moulinette.....	3,295		
Prescott.....	1,862		
Lyn et Branche.....	8,419		
		21,300	
Egal à.....	4.054 milles.		
	à £4,750 par m.		19,161 10 0
Garages à la station de Montréal, non ballastés			
De l'arrière de l'atelier au bassin du canal...	3,700		
Garage de l'hôpital.....	920		
Branche au quai du canal.....	1,500		
Garage au do.....	750		
	470		
	330		
	120		
	260		
	1,930		
Du garage des marchandises au canal.....	2,230		
De l'arrière de l'atelier au transit.....	1,600		
A la voie accessoire (traveller) de l'atelier des chars.....	200		
		12,080	
Egal à milles.....	2.29 à £4,000.		9,160 0 0
Garages en bois, rails légers et sans ballast.			
Pointe Claire.....	210		
Vaudreuil.....	210		
Côteau.....	210		
Lancaster.....	174		
Cornwall.....	192		
Dickenson's Landing.....	194		
		1,190	
Porté l'autre part.....			61,904 0 0

Certificats des gares d'évitement supplémentaires entre Montréal et les Moulins de Kingston.—*Continué.*

		Pieds.	£ s. d.
	Rapporté.....	1,190	61,904 0 0
	Williamsburg.....	210	
	Matilda.....	146	
	Prescott.....	348	
	Brookville.....	347	
	Mullorytown.....	211	
	Lansdowne.....	210	
	Gananoque.....	2.0	
	Egal à milles.....	0.54 à £1,750.	2,872
			945 0 0
1856.	Cr. Par montant de certificats.		62,849 0 0
1 Janv.	Certificat pour	41,182 10 0	
1 Oct.	Do.	5,000 0 0	46,182 10 0
			16,666 10 0

D. 2.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE KINGSTON.

Certificat des gares d'évitement supplémentaires entre les Moulins de Kingston et Grafton, 88 milles.

		Pieds.	£ s. d.
1856.	Moulins de Kingston..... bois	1,110	
Nov.	Kingston..... pierre	4,570	
	Baie de Collins..... bois	1,220	
	Ernestown..... pierre	1,960	
	Napanee..... "	1,940	
	Tyondonoga..... bois	1,040	
	Shannonville..... pierre	1,810	
	Belleville..... "	3,915	
	Trenton..... brique	1,900	
	Brighton..... "	27,420	
	Colborne..... "	2,585	
	Grafton..... bois	1,485	
	Egal à.....	26,277	
	Déduire 3 pour cent sur 87 milles....	4.98 milles	
		2.61 "	
	Dépôts de Ballast	2.37 milles à £4,750.	11,257 10
	Tuttles Hill.....	812	
	Ernestown.....	4,494	
	Tyondonoga.....	3,384	
	Trenton.....	917	
	Voie et garages au quai de Kingston....	9,607	
		1,851	
	Pieds.....	11,458	
	Egal à.....	2.17 milles à £4,750.	10,307 10 0
			21,565 0 0

D. 3.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE TORONTO.

Certificat des gares d'évitement supplémentaires entre Toronto et Grafton.

		Pieds.	£ s. d.
1856.	Station de Cobourg	2,976	
1 Dec.	Port Hope	3,554	
	Port Britain	2,499	
	Newtonville	990	
	Newcastle	3,000	
	Bowmanville	2,491	
	Oshawa	3,583	
	Whitby	4,087	
	Crique de Duffin.	2,103	
	Baie des Français.	1,309	
	Port Union	3,036	
	Scarboro'	2,600	
	Don	12,828	
	Prolong. de la rue Church à la rue Berkeley.	1,851	
	“ “ “ rue East Market.	1,320	
		48,227	
	Egal à	9.13 milles.	
	Déduire 3 pour cent sur 77 milles	2.31 “	
		6.82 milles, £4,750.	32,395 0 0
	Dépôts de Ballast.		
	Havre aux Canards.....	1,500	
	Lot 35, Clark	2,301	
	Oshawa.....	1,224	
	Whitby.....	1,791	
	Crique de Highland.....	2,289	
	Norway	1,020	
		10,125	
	Egal à..... milles	1.92 à £4,450 par m.	8,544 0 0
	Sterling.....		40,939 0 0

EXTRAIT TOTAL DES GARES D'EVITEMENT.

		£ s. d.	£ s. d.
	Division de Montréal.....	62,849 0 0	
	Division de Kingston.....	21,565 0 0	
	Division de Toronto	40,939 0 0	
	Total.....		125,353 0 0
1856. Cr.	Par montant de certificats.		
1 Jan.	Certificat pour	41,182 10 0	
1 Oct.	do	5,000 0 0	
			46,182 10 0
	Montant du présent certificat.....	..... Sterling...	76,170 10 0

No. 21.

Rapport de MM. Keefer et Shanly sur l'état des ponts du chemin de fer dans le Bas-Canada.

MONTREAL, 4 AVRIL 1857.

MONSIEUR,

En obéissance à la résolution du bureau des directeurs qui nous fut transmise par votre lettre du 16 ultimo, et avec d'autres instructions reçues le 26 ultimo, nous avons fait un minutieux examen de tous les ponts sur les divisions du grand tronç de chemin de fer de Montréal et Portland, de Québec et Richmond, et de St. Thomas, accompagnés de l'ingénieur résidant de chaque division, et nous avons maintenant l'honneur de soumettre le rapport suivant :

Ponts en bois.

Sur la division de Montréal et Portland il y a maintenant 55 ponts en bois, dont la longueur réunie mesure 9355 pieds, ou près d'un mille trois quarts.

A l'exception de celui qui traverse le havre à Portland, qui est fait sur pilotis, tous ces ponts sont construits sur le système de "ferme en fer," qui est une simple travée sans arcs.

Des anciens ponts, les premiers furent construits en 1846, les derniers en 1853. Quelques uns furent reconstruits l'année dernière d'après le même système, mais avec une plus forte charpente, et l'on fait maintenant des préparatifs pour en remplacer d'autres de la même manière, aussitôt que la glace sera brisée et partie.

Les anciens ou premiers ponts sont en conditions diverses de sûreté et d'insécurité, et exigent une surveillance constante et minutieuse pour les maintenir en bon état.

Ceux qui furent couverts peu après leur construction sont dans un assez bon état de conservation. D'autres qui ont été peints et couverts, sans enclorre les côtés, n'ont été qu'imparfaitement protégés ; mais tous étaient d'une charpente trop faible d'abord pour supporter pendant longtemps les poids considérables auxquels ils sont constamment soumis, et pour cette raison, et en quelques circonstances à cause de la qualité inférieure de la main-d'œuvre et des matériaux, ils ont présenté des symptômes de détérioration et de défection prématurées. Ceux qui n'étaient pas protégés ont manqué plus rapidement, et quelques uns sont maintenant soutenus par des étaçons.

Les ingénieurs résidents ont porté une attention soignée à ces ponts. Ils en ont déjà remplacé quelques uns en bois, d'autres en fer. Il a été préparé du bois pour en remplacer d'autres aussitôt que le temps le permettra ; quelques uns ont été affermis au moyen d'arcs supplémentaires, précaution sage, et des préparatifs se font maintenant pour réparer, couvrir et protéger tous ceux qui valent la peine d'être conservés. Plusieurs d'entre eux ont dernièrement été examinés de nouveau et complètement réparés.

Le grand pont sur le Richelieu à St. Hilaire a seulement été peint et planchéié, et non couvert, et quoique raffermi par un arc il y a deux ans, il est maintenant dans un état peu sûr et devrait être remplacé sans délai. Il a été construit en 1846, et s'il eût été suffisamment protégé alors, il aurait duré plusieurs années de plus.

Plusieurs autres ponts sont dans la même condition défectueuse et doivent être reconstruits durant cette saison sans perdre de temps. Il y en a encore d'autres qu'il faudra remplacer dans un, deux, trois et dix ans, et l'on ne peut espérer qu'aucun des anciens ponts, quelque bien protégés qu'ils soient, dureront plus de

cinq ou six ans encore, à cause des poids très considérables qu'ils auront à supporter.

La condition de ces ponts peut être offerte comme une preuve suffisante que, pour les fins d'un chemin de fer de première classe, tel que le grand tronç, les ponts en bois ne sont que des accommodements temporaires, et ne devraient jamais être remplacés en bois, excepté dans les cas de nécessité, lorsque, comme dans la circonstance actuelle relativement à quelques-uns d'entre eux, il est impossible de se procurer et de poser du fer pour le temps où ils sont absolument indispensables. Les ponts découverts soumis à un lourd trafic, surtout lorsqu'on se sert de locomotives accouplées, ne dureront pas plus de cinq ou six ans, et ceux qui sont couverts et bien entretenus peuvent durer vingt ans; mais ils sont exposés à être brûlés, et cela arrêterait les affaires pendant un certain temps—ce qui pourrait causer plus de dommage à la compagnie sous ce rapport que le prix du pont lui-même.

Nous considérons donc qu'il est de l'intérêt de la compagnie, et nous recommandons fortement, que des arrangements soient pris pour remplacer tous les ponts en bois par des tubes ou fermes en fer.

L'état marqué A soumis ici est fait dans le but de montrer la différence de coût entre les superstructures en bois et celles en fer, en omettant les frais de renouvellement de la maçonnerie qui sont communs aux deux.

Etat A.

Les frais du remplacement de 7,835 pieds linéaires de pontage en tubes ou fermes en fer seraient de.....	£136,920	courant.
Les frais des mêmes travaux en bois.....	62,680	“
	£ 74,240	“
Faisant une différence de.....		

En prenant la ligne entière, le coût de ponts en fer sera d'un peu plus du *double* du coût de ponts en bois; mais dans le seul cas du pont du Richelieu le coût sera un peu moindre que le triple.

Etat No. 1.

Il y a cependant quelques ponts qu'il faut immédiatement reconstruire en bois, parce qu'il n'y a pas assez de temps maintenant pour se procurer du fer d'Angleterre. Dans l'état No. 1, il est donné une liste de 15 ponts qu'il faut renouveler cette année sans délai, dont les frais, y compris les réparations et la reconstruction de la maçonnerie, sont évalués à £29,930 courant, et toute cette somme devra être dépensée cette année.

Pour toutes les arches d'un diamètre au-dessous de 60 pieds, il est probable que l'on pourra se procurer les fermes en fer d'Angleterre pour l'époque où elles seront requises; mais pour les arches au-dessus de 60 pieds, il sera nécessaire d'adopter le bois. Il serait prudent d'envoyer un ordre pour les fermes en fer mentionnées dans cet état aussitôt possible.

La maçonnerie dans les culées des ponts au sud de la ligne frontière, quoique construite de larges blocs de granit de bonne qualité, a été posée à sec sans mortier, et d'une manière peu soignée. On n'a pas pris assez de soins en faisant les fondations, et plusieurs parois sont fendues et lézardées, et il sera nécessaire, avant de poser les tubes et les fermes, de reconstruire la plus grande partie de cette maçonnerie, dont les frais sont inclus dans l'état ci-joint.

En reconstruisant en bois, nous considérons que la meilleure forme pour la force et la durée est le pont à “arches virolées et à fermes,” (*Burr arch and Truss*). C'est une forme qui a soutenu l'épreuve du temps et est généralement

reconnue pour être la plus sûre et la plus satisfaisante. Aucune ferme de large diamètre ne s'adapte aux fins des chemins de fer à moins qu'elle ne soit combinée avec l'arche, et l'on peut considérer que la condition des ponts sur cette ligne confirme cet avancé.

État No. 2.

Dans l'état No. 2, il est donné une liste de 21 ponts qui devraient être remplacés par des tubes ou fermes en fer dans un, deux ou trois ans, y compris la reconstruction de quelques-unes des culées, estimés devoir coûter £53,830. Un tiers de cette somme sera requis en 1858, et le reste en 1860.

État No. 3.

Dans l'état No. 3, il est donné une liste de 19 ponts qui devront être remplacés en fer après 1860, ou entre 1860 et 1877, estimés devoir coûter £61,780, y compris la reconstruction de la maçonnerie là où il sera nécessaire de le faire.

L'Estimation du coût des Travaux.

Dans l'état No. 1, est.....	£29,930
Dans l'état No. 2.....	53,830
Dans l'état No. 3.....	61,780
Total.....	£145,540

Des quinze ponts à être renouvelés immédiatement, 5 doivent être en bois, faisant 1975 pieds de fermes, qui devront durer 20 ans, à l'expiration desquels il sera nécessaire de faire une nouvelle dépense pour les remplacer par des tubes en fer. Le montant de cette dépense sera de..... £30,000

Et le renouvellement de tous les ponts s'élèvera alors à..... £175,540

Les poutres de tablier des ponts existant ne sont pas assez fortes pour supporter les poids qui y sont placés, et fléchissent trop sous la pression des convois. Elles sont généralement de 7 x 13 pouces avec 15 pieds de portant et 2½ pieds de distance de centre à centre. Elles devraient toutes être remplacées par des poutres de 8 x 15 pouces de la même longueur et espacées de la même manière. Les longrines de la voie ne sont pas, non plus, dans la plupart des cas, d'une grosseur suffisante, et aux bouts des ponts elles s'appuient généralement sur les poutres du tablier seulement, au lieu d'être fermement appuyées sur la maçonnerie des culées,—ce qui cause un changement trop subit sous le poids d'une locomotive de la fermeté de la voie permanente à l'élasticité du pont. De nouvelles longrines de 11 x 14 pouces devraient être placées partout où il s'en trouve d'une grosseur moindre, et l'on devrait donner de fermes appuis de bout dans tous les cas.

Couverture des Ponts.

Des 19 ponts compris dans la cédule No. 3, plusieurs n'ont jamais été couverts. Des instructions devraient être données aux ingénieurs résidents de faire entourer tous ces ponts immédiatement; mais avant de le faire la charpente des fermes devrait être soigneusement examinée, et toutes les pièces qui montreraient des symptômes de détérioration devraient être enlevées et remplacées par des matériaux sains.

Mur de parapet aux Chûtes de Bacon.

Avant de terminer nos observations sur les travaux nécessaires pour assurer la solidité des ponts et viaducs sur la section de Montréal et Portland, nous prendrons la liberté d'attirer votre attention sur le remblai immédiatement au sud du pont des chûtes de Bacon, qui est supporté par un mur de soutènement perpendiculaire d'environ 30 pieds de hauteur, au pied duquel et parallèlement au chemin coule une rivière rapide. L'angle de ce mur de soutènement est à moins de sept pieds des rails, et n'a ni garde ni parapet d'aucune sorte,—ce qui en fait un endroit effrayant pour un accident, si un convoi venait à dérailler. Un petit mur de 2½ à 3 pieds de haut devrait être construit sur une longueur de 200 pieds, et devrait être fait des plus gros blocs de granit que l'on pourrait trouver dans les environs.

Ponts en fer.

Nous avons de plus à faire rapport qu'ayant examiné les ponts sur les lignes de Québec et Richmond et de Québec et St. Thomas, nous les avons tous trouvés d'une excellente construction et en bon état. Sur quelques uns d'entre eux nous avons remarqué une longrine de garde de 12 x 12 pouces, boulonnée longitudinalement au pont, le long des rebords extérieurs des trottoirs des deux côtés de la voie, et nous recommandons qu'une pareille protection soit placée sur tous les ponts en fer. Nous suggérerons aussi que tous ces ponts soient peints de nouveau l'été prochain, et généralement que le peinturage de tous ces ouvrages soit fréquemment renouvelé.

Réglements de passage sur les ponts en bois.

Le département du trafic devrait être avisé d'observer les réglemens suivants pour le passage des convois sur les ponts en bois dans leur condition actuelle.

1. Que les locomotives accouplées n'y passent pas.
2. Que la vitesse de tous les convois n'excède pas dix milles à l'heure sur tous les ponts en bois actuels.
3. Qu'ils aillent avec soin et uniformément, pas plus vite que cinq milles à l'heure sur tous les ponts énumérés dans l'état No. 1, jusqu'à ce qu'ils soient reconstruits—le même réglemeut devrait s'appliquer aux ponts de Paris sud, des chûtes des Artisans, et de la rivière Passumpscott.
4. Que le rail mobile de la station des chûtes des Artisans n'étant qu'à 66 pieds du pont, tous les convois directs n'arrêtant pas à cette station devraient modérer et aller doucement en passant sur ce rail mobile.

Réglements de passage sur les ponts en fer.—Québec et Richmond et branche de St. Thomas.

10. Que la vitesse de tous les convois n'excède pas dix milles à l'heure sur les grands ponts—celui de la Chaudière, les deux d'Etchemin et celui de Boyer.
20. Que les convois aillent doucement en passant le rail mobile de la jonction près de l'extrémité est du pont de la Chaudière.

NOTE.—Le rail mobile près de l'extrémité est du pont supérieur d'Etchemin étant un rail *privé* et peu sûr, il devrait être enlevé et transporté à une plus grande distance du pont.

Le tout est respectueusement soumis,

Et nous demeurons, Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

(Signé,)

SAMUEL KEEFER,
WALTER SHANLY.

A JOHN M. GRANT, écr.,
secrétaire, Grand Tronc de chemin de fer, Montréal.

No. 22.

Mémoire de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada.

A son excellence SIR EDMUND WALKER HEAD, Baronet,
Gouverneur-général du Canada etc., en conseil.

Le mémoire des soussignés, dûment nommés par résolutions des bureaux de directeurs de Londres et du Canada de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,

Expose humblement :

Que la position actuelle de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada et le poids de ses difficultés financières font qu'il est absolument nécessaire qu'ils approchent votre excellence dans le but de lui soumettre un état de sa position, de son incapacité à rendre l'acte de secours de l'année dernière pratiquement avantageux, et de la nécessité qui s'est ainsi élevée de faire telles modifications au dit acte et aux droits de la province contre la compagnie, qui seules pourront lui permettre de rencontrer ses engagements et de terminer les prolongemens du chemin à l'est et à l'ouest et le pont Victoria, et développer convenablement le trafic et les ressources de la province,—ce que le chemin de fer avait pour but d'effectuer.

Les soussignés ne croient pas nécessaire d'exposer de nouveau à votre excellence aucune des circonstances sous lesquelles le grand tronc de chemin de fer a été commencé, non plus que les causes qui ont principalement contribué à produire la désastreuse crise actuelle. La plus importante de ces causes était entièrement en dehors du contrôle du gouvernement du Canada ou de la compagnie, et tandis que l'on ne peut nier que la guerre et le taux élevé de l'argent qui en fut la conséquence ont dérangé tous les arrangements financiers faits au commencement de l'entreprise, la compagnie a fait tout en son pouvoir pour surmonter ces difficultés, mais malheureusement sans y réussir.

La position de la province vis-à-vis la compagnie a, jusqu'à cette époque, ou plutôt jusqu'à l'année dernière, été celle de retirer tous les avantages de l'entreprise sans contribuer à ses frais.

Tant que la compagnie a possédé quelques moyens accessibles, elle a scrupuleusement rencontré l'intérêt des bons provinciaux ; et l'on peut justement insister auprès de votre excellence sur le fait que jusqu'ici tout le poids de cette entreprise, grosse des plus grands avantages possibles pour la province, a été supporté par les actionnaires et porteurs de bons anglais.

Ce sont le Canada et les Canadiens seulement qui ont profité de l'énorme accroissement de la valeur des terres dans le voisinage de la ligne, et de la dépense de plusieurs millions de capital anglais ;—les entreprises et la main-d'œuvre privées ont été encouragées d'une manière extraordinaire, et la puissance productrice du pays a été considérablement accrue ; plusieurs des principales villes du Canada ont aussi éprouvé à un degré surprenant le grand avantage du réveil d'un commerce encore seulement dans son enfance.

Tout en faisant la part des progrès qu'aurait fait le Canada, et des profits que les Canadiens auraient réalisés indépendamment du grand tronc de chemin de fer, les soussignés croient qu'ils sont justifiables en disant qu'il a grandement contribué à l'accroissement de la richesse et de la prospérité commerciale du pays, et en toute probabilité dans une bien plus grande proportion que la valeur de tout le montant de l'aide provinciale accordée à l'entreprise.

L'effet de la construction du chemin de fer sur la province, eu égard à l'aide provinciale, peut être justement comparé à celui des canaux canadiens qui, quoique

improductifs comme source directe et immédiate de revenu, ont indubitablement payé dix fois les frais de leur construction par le développement qu'ils ont donné au commerce et aux ressources de la province. Les canaux devinrent une nécessité après la construction, et même indépendamment du canal Erié, et le changement des conditions du commerce provenant des efforts des Américains pour prolonger leurs chemins de fer de l'Atlantique aux grands lacs, produisit aussi une obligation absolue pour la province d'entreprendre des travaux semblables, à moins que tous les avantages de sa situation comme grand débouché artériel pour les contrées de l'ouest ne fussent virtuellement abandonnés.

Ce grand objet national a été atteint au moyen du grand tronç de chemin de fer, et l'on peut hardiment affirmer que tout le montant de l'aide provinciale a été déjà remboursé et au-delà par l'essor imprimé au pays. Il est indubitable que la politique d'accorder cette aide à une compagnie privée plutôt que d'entreprendre le chemin de fer comme œuvre provinciale seulement, était judicieuse sous tous les rapports, et en épargnant un déboursé considérable de capital provincial, et en garantissant la province de toute charge quelconque si la ligne devenait aussi rémunérative qu'on l'espérait d'abord, le pire qui pouvait arriver à la province étant un insuccès tel dans les résultats anticipés qu'il aurait laissé tout le montant avancé à la charge des revenus ordinaires du pays, qui ont plus que doublé depuis le commencement des travaux du chemin de fer.

L'on doit aussi se rappeler que, de même que dans le cas des canaux, la province n'a pas limité son aide aux parties du chemin de fer qui étaient commercialement les plus désirables, mais qu'elle exigea la construction d'une section dans laquelle les avantages obtenus sont particulièrement ceux de la province et de ses habitans, et qui n'aurait certainement pas été choisie comme champ d'exploitation par des individus. La compagnie n'a pas l'intention de contester qu'elle attendait du trafic de la section ouest une compensation des pertes sur la section est; mais les recettes, jusqu'à présent, sembleraient prouver que le trafic, même sur les sections ouest, ne rapportera pas plus, pendant longtemps, qu'un rapport honnête du capital investi, laissant ainsi les sections de l'est comme poids mort sur la compagnie: plus de £1,200,000 sterling ont déjà été dépensés à l'est de Richmond, et, par l'acte de secours, £525,000 de plus ont été consacrés au prolongement vers l'est, avec £125,000 pour la branche des Trois Rivières,—ce qui fait près de deux millions que l'on peut considérer comme ne rapportant aucun revenu à la compagnie.

L'on ne prétend pas que cette dépense n'aurait pas dû être faite, puisque l'on peut dire avec raison que cette partie de la province avait un plus grand besoin qu'aucune autre des heureuses influences de communications améliorées; et aussi, que toutes les dépenses faites à l'est de Richmond produiront, lorsque le chemin sera terminé jusqu'à la Rivière du Loup, 250 milles du futur chemin de fer provincial aux provinces inférieures. Mais la compagnie soumet respectueusement que cette dépense a été très gênante et de fait ruineuse pour elle, tandis que la province et les intérêts provinciaux ont seuls profité de ces déboursés, et elle devrait être regardée sous ce point de vue en examinant la position actuelle de la compagnie et sa demande d'aide contre le poids des réclamations provinciales contre elle.

La compagnie ne désire pas éluder ou ajourner les travaux primitivement projetés, et qui ne sont pas encore terminés, savoir: la ligne occidentale à Sarnia, le pont Victoria, et la ligne de l'est à la Rivière du Loup. Elle est prête à poursuivre ces travaux, et ne désire pas que la province augmente le moins ses engagements actuels à cause du chemin de fer; mais elle prie que la position actuelle de la compagnie envers la province et ses engagements sur la garantie provinciale soient changés de manière à faire revivre le crédit de la compagnie, et lui donnent les moyens, par les ressources qu'elle sera alors en mesure de prélever, de compléter le réseau de chemins de fer provinciaux primitivement projetés.

La plus grande étendue de responsabilité directe ou indirecte qu'elle désire voir prendre à la province, est celle déjà assumée, disons £3,111,500, et pour cette somme la province aura reçu des dépenses de près de £12,000,000 sterling, lui donnant un chemin de fer de l'Atlantique à Sarnia, ainsi que 250 milles complets de la ligne d'Halifax;—unissant entre elles toutes les villes de la province par chemin de fer, et, avec le pont Victoria, faisant une chaîne non interrompue de communication par chemin de fer à travers toute la longueur de la province, depuis les eaux du lac Huron jusqu'à l'Océan.

En insistant sur ceci auprès de votre excellence, il est du devoir des soussignés de dire que, eu égard à la nature du trafic qui se développe sur le grand tronc de chemin de fer, il est devenu évidemment nécessaire de faire de très grandes augmentations au matériel roulant et aux accommodements de stations de la compagnie pour lui permettre de remplir sa tâche d'une manière efficace, —et que sans ces dépenses beaucoup des avantages que l'on doit attendre de la construction de la ligne ne pourront être réalisés. Le capital ainsi requis ne peut être prélevé sous les conditions de l'acte de secours de 1856, qui affecte spécifiquement les produits de l'emprunt proposé, et il ne peut, non plus, être prélevé sur le crédit de la compagnie, sujette aux réclamations existantes. La compagnie se trouve donc dans la nécessité de faire une nouvelle demande à la province, sous peine de se trouver dans la position de posséder un magnifique chemin sur lequel le trafic cherche passage, mais d'être incapable de prélever un chelin pour le pourvoir suffisamment de locomotives, de chars et de stations.

A part le capital requis pour faire face aux besoins du trafic additionnel, il est résulté que pour l'accommodement du commerce de Montréal il faudra faire de grandes dépenses en prolongeant la ligne à travers la ville jusqu'à Hochelaga pour la relier à la ligne de vapeurs océaniques canadiens, et aussi à Québec pour des magasins d'entrepôt reliés à cette ligne, et des dépenses semblables à Kingston, et sur quelques autres points importants pour relier la ligne aux eaux navigables. Pour toutes ces fins il faut obtenir de l'argent, et cela ne se peut si l'acte de secours établit les relations définitives de la province avec la compagnie.

Les soussignés exposent respectueusement à votre excellence que la compagnie du grand tronc de chemin de fer est engagée dans une lutte avec les intérêts américains pour obtenir le commerce de l'ouest; que sous ce rapport ses intérêts sont identiques à ceux de la province, et que par conséquent il devient d'une importance nationale de donner à la compagnie toute facilité d'augmenter ses moyens d'accommodement pour le public, et de la placer en position de transiger avec sûreté, exactitude et promptitude les affaires qui lui sont confiées.

La ligne canadienne de vapeurs océaniques peut être justement regardée comme un corollaire du grand tronc de chemin de fer, destiné au même objet et agissant précisément dans la même direction. La législature a, dans cette circonstance, généreusement et sagement subventionné une ligne de vapeurs océaniques, afin de lui permettre de faire concurrence aux lignes qui tendent à diriger le commerce vers les ports et les chemins de fer américains. Cette ligne, cependant, ne pourra jamais produire les résultats qu'on en attend, à moins que le chemin de fer, qui forme sa liaison avec l'intérieur, ne soit mis dans l'état le plus efficace pour les affaires. L'effet de la subvention de cette ligne de vapeurs est justement regardé comme un encouragement pour que les produits cherchent un marché par la voie du St. Laurent, et l'aide provinciale à la compagnie du grand tronc peut également être considérée comme remboursée par les prix réduits auxquels elle permettra au chemin de fer de transporter les marchandises et les voyageurs, allant et venant, le long de la même voie, si la province consent à délivrer la compagnie du poids immédiat de sa réclamation.

Les soussignés espèrent que votre excellence voudra bien prendre en considération les états suivants qu'ils soumettent maintenant pour votre information relativement à la situation actuelle de la compagnie. En agissant ainsi ils

ajouteront respectueusement que l'honorable M. Napier, avant le passage de l'acte de secours de 1856, attira avec force l'attention de l'honorable inspecteur-général sur l'existence des réclamations contre la compagnie, qu'ils vont maintenant exposer, et qu'elles ne sont changées sous aucun autre rapport que par les besoins additionnels du trafic que l'expérience a depuis développés.

Les engagements les plus pressants de la compagnie sont comme suit :

Dettes déjà encourues excédant.....	£340,000
Billets acceptés payables avant le 1er juillet.	290,000
Matériel roulant, gares d'évitement, stations de surplus.....	380,000
Intérêt dû en juillet.....	210,000
	£1,220,000

Il n'existe aucune disposition dans l'acte de secours pour rencontrer ces engagements, et comme les seules actions non émises de la compagnie sont engagées par cet acte à la province, il ne reste aucune autre ressource qu'une légère émission de bons B.

Dans la position où se trouve actuellement la compagnie du grand tronç sur le marché monétaire de Londres, il devient du devoir des soussignés de dire qu'il est absolument impossible de prélever aucun fonds sur les effets mentionnés. Et même si la province abandonnait son droit sur les actions non-émises il est parfaitement certain qu'elles ne pourraient être placées à aucune condition sujette à la dette actuelle de la compagnie envers ses propres porteurs de bons et envers la province. Il doit donc être clairement et franchement exposé à votre excellence que, sous les circonstances actuelles, aucuns moyens ne peuvent être prélevés pour faire face à ces exigences.

Les soussignés désirent maintenant respectueusement attirer l'attention de votre excellence sur l'acte de secours de l'année dernière, et sur les moyens par lesquels il pourvoit à l'achèvement du restant des travaux de la compagnie.

Les actionnaires de la compagnie ont toujours regardé cet acte comme extrêmement précieux pour la compagnie, puisqu'il reconnaît jusqu'à un certain point les relations équitables de la province envers elle, et ils l'acceptèrent dans la croyance que la province n'hésiterait pas à adopter telles nouvelles démarches qui assureraient le secours qu'il avait pour but d'offrir. Mais la compagnie ne put s'empêcher de voir qu'en vertu de ce bill il ne lui était offert aucun moyen de se soustraire aux réclamations les plus immédiates et les plus pressantes contre elle, et que ses dispositions n'étaient pas telles, non plus, qu'elles pussent relever le crédit de la compagnie.

Il était évident que les fins de l'acte de secours ne pouvaient être atteintes d'aucune autre manière qu'en plaçant la compagnie dans une position telle qu'elle pût prélever sur son propre crédit les fonds requis pour ses travaux ainsi que pour ses autres engagements. On pouvait espérer atteindre le premier objet en vertu de l'acte de secours, mais le dernier, comme le résultat l'a prouvé, a été complètement détruit par cet acte, car l'addition de £2,000,000 à la dette privilégiée de la compagnie ne pouvait que diminuer son crédit ordinaire, et malgré que la province se chargeât de pourvoir à l'intérêt de ses propres bons pendant cinq ans, cependant il exigeait le dépôt des effets de la compagnie pour cet intérêt, et en conséquence aucune diminution des charges de la compagnie n'eut lieu, mais seulement un ajournement. Des considérations de cette nature semblent avoir agi sur les esprits de ceux qui trafiquent sur le marché monétaire de Londres, et conséquemment non seulement les efforts de la compagnie pour placer ses propres bons ont été infructueux, mais on a montré une répugnance

marquée d'investir dans l'émission privilégiée de £2,000,000, parce qu'il était universellement admis que la position de la compagnie n'était pas matériellement améliorée et qu'il lui était impossible de procéder sans une nouvelle aide, dont la nature, craignait-on, pourrait même affecter ces effets. L'on peut aussi observer que les conditions de cet acte de secours étant telles qu'elles exigeaient le paiement immédiat de cette forte somme avant la nécessité de son application, agirent très défavorablement dans l'état actuel du marché monétaire.

Le résultat a donc réellement été de n'améliorer les affaires de la compagnie qu'en autant seulement que l'acte de secours a donné aux actionnaires et aux porteurs de bons l'espérance d'une action future de la législature du Canada, mais non de permettre à la compagnie de prélever les moyens de procéder à ses travaux proposés, ou de décharger les réclamations existant contre elle.

Nonobstant cette impression défavorable, la compagnie a, par de grands efforts et en forçant son crédit jusqu'au dernier point, pu remplir cette condition de l'acte de secours qui était la plus importante pour la province et qui enjoignait l'achèvement de la ligne de St. Thomas à Stratford ;—elle a aussi travaillé énergiquement au pont Victoria, et elle ne se présente maintenant devant son excellence et le gouvernement et la législature du Canada, qu'après avoir fait tout en son pouvoir pour donner effet aux intentions de l'acte.

Vos mémorialistes ont ainsi cherché à soumettre à votre excellence l'exacte position de la compagnie et ses besoins indispensables, qui peuvent se résumer comme suit :

Premièrement.—Pouvoir le capital pour rencontrer les réclamations existantes et les accommodements additionnels pour le trafic.

Secondement.—Telle modification des rapports de la province avec la compagnie qui puisse élever son crédit et lui permettre d'achever la ligne.

La première de ces exigences ne peut que légitimement découler de la dernière, et il a déjà été démontré que l'acte de secours de la dernière session ne rencontre pas les besoins de la matière, puisque toute aide qui augmenterait les dettes de la compagnie ainsi que son obligation d'entreprendre de nouveaux travaux, à moins qu'elle ne tende en même temps au rétablissement de son crédit, est illusoire et ne peut qu'accroître au lieu de diminuer ses difficultés.

Vos mémorialistes, au nom de la compagnie, exposent donc respectueusement à votre excellence que le temps est arrivé où les besoins immédiats de la compagnie ainsi que l'achèvement de ses travaux restants, exigent une mesure de secours effective et permanente, puisque toute tentative de pallier cette pression doit ultérieurement nécessiter une nouvelle demande à la province, tandis qu'il peut surgir en même temps de grands préjudices à tous les intérêts concernés.

Précédemment à l'acte de secours de l'année dernière, la province occupait la position de premier créancier hypothécaire, étant en même temps primitivement passible de payer le principal et l'intérêt sur les bons qu'elle avait prêtés à la compagnie. La province s'est dessaisie de ce droit antérieur contre la compagnie, elle a de plus relevé la compagnie de l'obligation de payer l'intérêt sur les bons provinciaux pour un terme de cinq ans. Malheureusement, cependant, comme on l'a déjà dit dans ce mémoire, les conditions auxquelles ce secours fut accordé étaient telles qu'elles détruisaient entièrement toute espérance qu'il en surgirait une réaction sensible en faveur des effets de la compagnie, et la valeur de cette libération fut complètement neutralisée par le fait que la compagnie était sur le point d'encourir un grand accroissement de sa dette pour des travaux qui n'offraient aucune probabilité de rémunération, sans aucune diminution correspondante d'un montant égal ou plus grand de la dette actuelle de la compagnie. Cette mesure a donc été parfaitement inefficace, et en regardant aux grands avantages que la province et le peuple du Canada ont retiré et qu'ils retireront encore du chemin de fer, les soussignés exposent respectueusement à votre excellence

que les fins de l'acte de secours ne peuvent d'aucune autre manière être justement atteintes que par une extension telle du terme durant lequel la province se chargera du paiement de l'intérêt sur les bons, qu'elle soit équivalente à un abandon de sa réclamation.

Si cela était fait, une hausse immédiate aurait lieu dans la valeur des effets de la compagnie, et elle serait ainsi en état de prélever tout le capital additionnel requis pour les nouveaux travaux ainsi que pour les accommodements du trafic et autres besoins, qui s'élèvent ensemble à plus de trois millions de nouveau capital ou un montant égal à la dette abandonnée par la province, et qu'il est autrement absolument impossible de prélever. Il est vrai que la province relèverait, par ce moyen, la compagnie de sa dette, mais cela assurerait la dépense d'une somme égale, à être prélevée par la compagnie sur son propre crédit, qui serait appliquée sur des travaux d'une grande utilité publique, et l'on peut justement présumer que les bénéfices que le chemin de fer, ainsi complété et équipé, conférerait à la province et à son revenu compenseraient amplement la charge ou subvention continuée de £180,000 par année, qui a déjà été assumée pour cinq ans, avec la certitude qu'elle aurait à être continuée comme charge, si par le malheureux état de ses affaires la compagnie devenait, comme en toute probabilité elle devra le devenir, insolvable.

Supposant que les travaux proposés en vertu de l'acte de secours soient essentiels à la prospérité de la province, il est clair qu'ils devront être entrepris à ses propres frais si la compagnie faillit, de même que les dépenses pour les accommodements du trafic.

Le résultat pour le gouvernement, s'il devait maintenir ses droits et prendre possession du chemin de fer, serait donc de créer immédiatement la nécessité d'un accroissement considérable de la dette provinciale, tandis qu'il pourrait se présenter plusieurs objections graves à ce que le gouvernement encoure les responsabilités d'une compagnie de chemin de fer dans l'administration de la ligne. La mesure de la responsabilité provinciale serait indéfinie, et il serait fait un échange d'une responsabilité positive de cent quatre-vingt mille livres, déjà connue, et pour laquelle on a pourvu, contre une responsabilité bien plus grande, sujette à être réduite par les profits de la ligne sous l'administration du gouvernement.

Votre excellence ne peut pas, non plus, fermer les yeux sur la perte que devra subir le Canada par la cessation des travaux, le tort fait au trafic commençant et son détournement vers d'autres voies, ainsi que le dommage aux affaires des grandes villes à travers lesquelles passe la ligne et auxquelles elle a imprimé une activité extraordinaire.

Ces maux suivraient nécessairement la faillite de la compagnie, quelle que fût la conduite du gouvernement.

Mais on ne peut douter que cette faillite réagirait d'une manière très préjudiciable sur toutes les entreprises canadiennes cherchant l'aide des capitaux anglais.

A tort ou à raison, les actionnaires et les porteurs de bons se plaindraient amèrement, et le marché monétaire, très sensible sur de pareilles matières, verrait avec réserve et méfiance, s'il s'en occupait du tout, toute entreprise semblable dans la colonie, surtout lorsque tant de sources de placement s'ouvrent sur le continent d'Europe avec des garanties positives des gouvernements, tant en principal qu'en intérêt, et qui, étant plus près de la place, sont par conséquent sous un contrôle beaucoup plus immédiat.

Les soussignés supplient instamment votre excellence de considérer qu'en examinant l'aspect actuel des affaires de la compagnie, il n'existe aucune espérance raisonnable que la compagnie devienne en position de racheter ses obligations envers la province à l'expiration des cinq ans accordés par l'acte de secours; qu'elle est parfaitement incapable de se prévaloir de la permission qu'il lui donne de prélever des fonds, et que, en considérant le sujet de toute manière, il est beaucoup mieux pour la province d'en finir avec la question, plutôt que d'adopter une

mesure qui pourrait peut-être mettre en péril un plus grand montant des fonds déjà si considérablement embarqués par les propriétaires, et qui laisserait encore la possibilité d'une nouvelle demande à la législature du Canada.

Vos mémorialistes exposent respectueusement à votre excellence que l'abandon absolu de l'hypothèque provinciale elle-même n'ajouterait, pendant cinq ans, aucun nouveau fardeau sur la province, et n'occasionnerait aucune augmentation d'impôts, tandis que l'on peut hardiment affirmer que le succès du chemin de fer et les avantages indirects qui résulteraient de ce succès compenseraient amplement ce déboursé.

Vos mémorialistes attirent de plus l'attention de votre excellence sur le fait que l'abandon total de la réclamation provinciale est justifiée par l'action d'autres gouvernements : et sans référer à des démarches semblables répétées de la part du gouvernement britannique en Irlande et ailleurs, même en Canada, la conduite tenue par l'état voisin de New-York est essentiellement semblable à celle proposée dans le cas actuel,—l'état ayant abandonné une réclamation de plusieurs millions de piastres pour permettre à la compagnie du chemin de fer de New-York et Erié de prélever un nouveau capital pour l'achèvement de sa ligne ; et également lorsque l'état du Michigan abandonna une très forte somme avancée au chemin de fer central du Michigan.

Dans ces deux cas, l'importance des entreprises était regardée comme justifiant l'abandon, et certainement dans ni l'un ni l'autre cas les résultats ne peuvent être regardés comme égaux à ceux qui découlent du grand tronc de chemin de fer pour cette province.

Le Canada a lui-même reconnu le même principe dans l'acte de la dernière session qui concède 4,000,000 d'acres de terres au chemin de fer de la rive nord concession équivalente à une forte aide pécuniaire, et qui offre par là un encouragement aux capitalistes à investir leurs fonds dans une entreprise possédant le caractère d'une œuvre provinciale importante.

Vos mémorialistes terminent donc en exposant à votre excellence que la compagnie du grand tronc de chemin de fer ne peut être placée dans une position de crédit suffisant pour rencontrer ses engagements actuels, ainsi que pour compléter ses travaux nécessaires et pourvoir aux accommodements de trafic nécessaires, que par un abandon absolu de la réclamation provinciale, ou en donnant préséance au capital en bons et en parts de la compagnie jusqu'à ce que le trafic de la ligne rapporte un certain dividende fixé.

Le premier moyen serait final et décisif sur tous les points, en autant que la province y est concernée, et sous ce rapport il est peut-être le plus acceptable ; le dernier moyen nécessiterait que permission soit accordée d'étendre indéfiniment le capital en bons et en actions de la compagnie pour rencontrer ses besoins variés, et dans le cas où une double voie serait ultérieurement nécessaire, il pourrait s'élever des objections à ce que les frais en soient placés avant la réclamation provinciale.

Par l'un ou l'autre moyen, cependant, il serait pourvu aux nécessités immédiates, et la compagnie s'engagerait à prélever tout le capital requis et terminerait les travaux mentionnés dans l'acte de secours, de même qu'elle pourvoirait aux exigences du trafic accru. Et la compagnie s'engagerait de plus, dans le cas où le chemin de fer à Halifax serait entrepris, de remettre à la province la ligne de l'est de Richmond à la Rivière du Loup, sur l'abandon ou l'ajournement de l'aide provinciale, si la province désirait regarder cette partie comme formant sa contribution au chemin de fer inter-provincial dans toutes négociations futures avec le gouvernement impérial et les provinces inférieures.

JOHN ROSS, président de la Comp. du Grand tronc de chemin de fer du Canada,

EDMUND HORNBY.

[SCEAU]

Toronto, 20 mars 1857.

EXTRAIT

Donnant les dernières remarques de l'inspecteur-général sur le bill du grand tronc, 28 avril 1857.

Le projet primitif de la compagnie fusionnée du grand tronc embrassait une ligne de chemin non interrompue de Sarnia aux Trois-Pistoles de 827 milles, reliant la rivière Ste. Claire, qui forme la limite occidentale du Canada, aux eaux de marée du St. Laurent, à l'endroit où l'on peut avoir les communications les plus directes avec le Nouveau-Brunswick et les provinces sœurs. Il embrassait aussi une pointe de 50 milles de Belleville à Peterborough, et une branche de Richmond à Island Pond et à Portland sur l'Atlantique, une nouvelle distance de 221 milles, faisant en tout une communication de chemin de fer de 1098 milles. Le prospectus fait voir que le coût total de cette ligne, à l'exclusion du bail de celle de Portland, était estimé à £9,500,000, équivalant à £11,558,333 courant, et que cette somme devait placer le chemin en état d'exploitation efficace, avec une quantité suffisante de machines locomotives, matériel roulant et d'accommodement de stations, entre les mains de la compagnie, sans autre déboursé d'aucune sorte. Des stipulations ayant été faites avec divers entrepreneurs de chemins de fer que le prix des contrats comprendrait le paiement de l'intérêt par eux sur toutes avances jusqu'à ce que les différentes sections de la ligne fussent reçues, aucune autre disposition ne fut prise pour rencontrer cette charge, — la compagnie se reposant, paraît-il, sur les revenus et la capacité du chemin à se soutenir lui-même et à pourvoir à toute dépense ultérieure. Jusqu'à quel point ces espérances ont été réalisées, c'est ce que les états et comptes qui ont été déposés sur la table permettront à la chambre de juger. Une longueur de 849 milles a été construite et une somme de £10,547,586 courant a été dépensée au premier janvier dernier, dont £628,798 ont été absorbés en intérêts, après déduction faite des sommes portées au crédit du compte du revenu. Par l'état No. 3, page 27, il appert que les engagements flottants de la compagnie s'élèvent à la somme de £978,120, de laquelle, si l'actif du côté opposé sous forme de dettes dues à la compagnie en argent, en bons et en billets recevables s'élevant à £250,191 est déduit, il restera une balance flottante découverte contre la compagnie de £757,929. Pour la diminuer il reste entre les mains du gouvernement la somme de £161,473 courant, en débentures non-émises. Pour ajouter au poids de ces engagements l'expérience des six derniers mois a démontré que l'étendue des gares d'évitement et le fonds de machines locomotives et de matériel roulant, quoique strictement d'accord avec les stipulations du contrat, sont tout à fait disproportionnés aux exigences du chemin, ou à son exploitation avantageuse. L'état No. 12, page 32, donne l'estimation du montant requis pour pourvoir à ces défauts et pour finir les travaux commencés, savoir: matériel roulant, £198,000, gares d'évitement extra, £51,000, travaux et stations sur la ligne, £135,000, pont Vic-

toria, £760,211, faisant un total de £1,144,211. A l'exception de ce dernier ouvrage, aucune partie de l'aide proposée de £2,000,000 en bons privilégiés n'est disponible pour les pressants besoins qui viennent d'être énumérés, et la certitude de la perte que doit produire tout prolongement du chemin avant que des moyens aient été trouvés pour pourvoir au matériel roulant additionnel et aux gares d'évitement extra, nécessaires à son exploitation profitable, expliquera suffisamment la demande actuellement faite au parlement. Par l'acte de la dernière session, la compagnie était autorisée à prélever une somme n'excédant pas £2,000,000, devant être dépensée seulement sur les nouveaux travaux. A cette époque les sections entre Stratford et Brockville, une distance de près de 300 milles, n'avaient pas été ouvertes, et l'on entretenait de grandes espérances sur la fécondité de cette portion du chemin. Ces espérances, pour plusieurs causes, parmi lesquelles celles qui viennent d'être mentionnées ne sont pas les moins saillantes, n'ont pas été réalisées, et le but du bill actuel est d'enlever toutes restrictions imposées à la compagnie sur le prélèvement des fonds, afin de lui permettre de pourvoir et d'exploiter le chemin efficacement. Le gouvernement, en justice pour les sections du pays intéressées, croit de son devoir d'insister sur les conditions primitives acceptées par la compagnie, de poursuivre le chemin à l'ouest jusqu'à Sarnia, et à l'est jusqu'à la Rivière du Loup; mais par voie de compensation il recommande à la législature que toute réclamation pour intérêt sur la garantie soit ajournée jusqu'à ce que la compagnie reçoive un retour sur ses déboursés. Dans le mémoire soumis par la compagnie et imprimé avec les autres états, ses difficultés sont exposées d'une manière claire et énergique, mais en même temps il est donné une forte assurance qu'un secours comme celui qui est offert par le bill lui permettra de compléter le chemin et de se soustraire à ces difficultés. Par la construction de la ligne de Sarnia au golfe St-Laurent et à l'Atlantique, le Canada aura obtenu un résultat positif et précieux et aura atteint le grand objet pour lequel la garantie a été donnée. Si cet objet peut être obtenu sans perte, ce sera une source de congratulation pour tout le monde. Si, au contraire, il n'en était pas ainsi, le gouvernement espère avec confiance que la législature n'hésitera pas à exercer la plus grande indulgence envers la compagnie relativement au prêt. On a dit que les capitalistes anglais, en plaçant leurs fonds dans cette entreprise, couraient volontairement le hasard ordinaire du gain ou de la perte, et que les engagements de la province sont clairement définis et limités par décrets parlementaires. Cela est strictement vrai. Cependant, personne ne peut lire le prospectus qui présente ce projet au public anglais, ou référer au rapport de lord Elgin, qui y est spécialement mentionné, écrit dans son style le plus puissant, et décrivant en termes brillants les perspectives du Canada, ou se rappeler la manière dont le gouvernement du jour présentait cette entreprise au monde, sans voir que des représentations venant d'autorités aussi haut placées donnaient à ce projet gigantesque un caractère qui le mettait en dehors de la catégorie des spéculations ordinaires. Ce n'était pas une sordide spéculation fondée sur des prix de famine,—ce n'était pas un trafic honteux en gains illicites,—ce n'était pas un projet pour s'enrichir des sueurs et des larmes et du sang de l'esclave. C'était et c'est une noble entreprise intimement liée aux espérances du Canada, qui devait grandir de notre agrandisse-

ment et se fortifier de notre force, destinée à réussir avec notre prospérité assurée ou à décliner avec nos destins contraires. Comme l'artère qui tire sa nourriture du sang qu'elle répand dans tout le corps humain, et qu'elle porte à ses extrémités les plus éloignées, elle est forte et vigoureuse dans le plein exercice de ses fonctions, mais elle faiblira et dépérira si la nourriture lui est retirée, et si le principe vital cesse de couler dans ses veines.

TORONTO :

IMPRIME PAR JOHN LOVELL, YONGE STREET.

COMPTEs et ETATS DES AFFAIRES de la COMPAGNIE du GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER du CANADA, le 31 décembre 1856.

No. 1.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.—État général du compte du capital pour le semestre expiré le 31 décembre 1856.

Dr.	Dépense jus- qu'au 30 juin 1856.		Dépense pour le semestre finissant le 31 décembre 1856.		Dépenses totales. 31 décembre 1856.		Cr.	—		Total courant.			
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.		£	s. d.	£	s. d.		
Voir extraits.													
Dépenses préliminaires,—													
Grand tronc du chemin de fer	2095	18 2	2095	18 2	2095	18 2	Par capital en actions, savoir :—						
Ch. de fer Toronto à Guelph	10537	9 8	10537	9 8	10537	9 8	Actions du St. Laurent,						
do Toronto à Kingston.	1160	19 1	1581	13 4	2742	12 5	montant reçu	2380	10 16 8				
do Montréal à Kingston....	3699	3 5	.....	.....	3699	3 5	Actions de Toronto, mon-				
do Grande Jonction.....	347	8 10	.....	.....	347	8 10	tant reçu.....	1668	59 16 8		
A. Travaux de génie.....	57259	3 5	849	5 5	58108	8 10	Actions de Québec à						
B. Travaux et vote permanente....	1172772	0 1	12331	11 5	1185003	11 6	Richmond, montant reçu	353	175 15 9				
C. Stations, bâtiments et bureaux	129972	2 5	12115	14 5	142087	16 10	.....					
D. Annonces et impressions.....	4401	13 10	648	13 8	5050	7 6	Actions du Grand Tronc, série						
E. Locomotives	141972	7 10	2140	19 4	144113	7 2	A	2112	236 15 0				
F. Chars à marchandises	23030	6 11	1778	7 7	98666	17 11	.....					
G. do à voyageurs.....	13768	12 1	596	7 2	22626	14 1	.....					
H. do divers.....	13768	12 1	642	14 4	14411	6 5	.....					
Porté à l'autre part. . £	1636905	16 1	32585	6 8	1689491	21 9	.....	£	2112	236 15 0		
											£	7570	16 9 1

No. 2.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.—Détails des Dépenses mentionnées dans le Compte du Capital.

TRAVAUX DE GÉNIE.—EXTRAIT A.

	£	s.	d.
Salaires et dépenses du bureau.....!	586	13	11
Frais de voyage et dépenses incidentes.....	212	11	6
Items divers.....	50	0	0
Total.....£	849	5	5

TRAVAUX ET VOIE PERMANENTE.—EXTRAIT B.

	£	s.	d.
Rails et coussinets.....	881	17	7
Voie non entreprise.....	1233	18	10
Ponts, souterrains et ponceaux.....	1929	12	8
Travaux extra et additionnels.....	6105	14	5
Signaux, etc.....	278	2	11
Ballast et ensablement.....	172	10	0
Clôtures.....	958	12	6
Items divers.....	671	2	11
Total.....£	12231	11	5

STATIONS, BATIMENTS ET BUREAUX.—EXTRAIT C.

	£	s.	d.
Stations temporaires.....	19	4	9
Stations de locomotives.....	138	19	11
Stations des voyageurs.....	1461	4	1
Stations des marchandises.....	1081	19	3
Stations à bois et à eau.....	1548	12	6
Bureaux.....	29	8	2
Quais et emplacements de dépôts.....	7836	5	9
Total.....£	12115	14	5

ANNONCES ET IMPRESSIONS.—EXTRAIT D.

	£	s.	d.
Secrétaire, etc., et département des régisseurs.....	648	13	8
Total.....£	848	13	8

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.—Détails des Dépenses mentionnées dans le Compte du Capital.—(Continuation.)

LOCOMOTIVES.—EXTRAIT E.

	£	s.	d.
Locomotives.....	1437	6	11
Tenders.....	0	9	7
Engrenage de rechange.....	8	17	8
Ateliers.....	274	17	1
Outils et instruments.....	403	1	8
Machines fixes.....	15	10	8
Items divers.....	0	15	9
Total.....£	2140	19	19

CHARS A MARCHANDISES.—EXTRAIT F.

	£	s.	d.
Chars à marchandises.....	1027	11	6
Chars à bestiaux.....	33	0	0
Chars plate forme.....	52	12	6
Ateliers.....	16	0	11
Outils et instruments.....	290	8	7
Items divers.....	358	9	1
Total.....£	1778	7	7

CHARS A VOYAGEURS.—EXTRAIT G.

	£	s.	d.
Chars de première classe.....	98	12	10
Chars de seconde classe.....	57	17	6
Chars à bagage.....	60	8	5
Ateliers.....	8	12	3
Outils et instruments.....	26	6	7
Items divers.....	344	6	7
Total.....£	596	7	3

DIVERS.—EXTRAIT H.

	£	s.	d.
Ameublement des bureaux généraux.....	121	5	8
Ameublement des stations.....	521	8	4
Maisons, etc.....	0	0	4
Total.....£	642	14	4

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.—Détails des
Dépenses mentionnées dans le Compte du Capital.—(Continuation.)

DÉPENSES GÉNÉRALES.—EXTRAIT I.

	£	s.	d.
Salaires et dépenses de bureau	3148	12	1
Loyer et taxes	75	0	0
Livres et papeterie	765	7	4
Assurances	93	19	6
Eclairage	5	17	10
Audition	0	5	0
Frais de justice et d'actes notariés	1029	17	0
Items divers	1487	0	6
Total..... £	6605	19	3

TÉLÉGRAPHIE.—EXTRAIT K.

	£	s.	d.
Instruments	498	2	3
Outils de réparation	12	6	11
Ligne	2790	18	8
Ameublement de bureau	30	6	5
Batteries	47	7	1
Salaires	150	0	0
Papeterie	0	15	9
Dépenses incidentes	29	7	11
Total..... £	3559	5	0

JOHN ROSS,

Président, Compagnie du Grand Tronc de Chemin de Fer.

MONTREAL, 14 mars 1857.

No. 3.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.—COMPTE DU REVENU, pour le
Semestre expiré le 31 Décembre 1856.

Dt.

Av.

DÉPENSES.	Courant.			RECETTES.	Courant.		
	£	s.	d.		£	s.	d.
<i>Voir extraits.</i>							
L. Pour frais de traction.....	59692	17	0	Provenant des voyageurs, No. 293,394.....	95914	16	2
M. Pour frais de roulage.....	14424	4	1	do de la traverse des bagages et des voyageurs.	307	8	10
N. Pour frais de transport de marchandises.....	26965	17	9	do des malles.....	8456	6	4
O. Pour entretien de voie et des bâtiments.....	59407	18	7	do des marchandises, 163,560½ tonnaux.....	100291	11	8
P. Pour frais généraux.....	6362	0	6	do de l'express.....	1792	0	6
Q. Pour frais du télégraphe.....	942	0	4	do de chars loués.....	84	9	7
R. Pour taxes.....	2003	10	2	do des loyers.....	1004	16	10
Pour compte de la traverse de Longueuil.....	3437	1	9	Courant.....	207851	6	11
Pour do do Québec.....	759	11	0				
Pour do pertes et dommages, compensation, etc.....	1126	12	2				
Balance au crédit du compte du revenu.....	£	175021	13				
		£32839	16				
Courant.....	207851	9	11				

JOHN ROSS,

Président, Compagnie du Grand Tronc de Chemin de Fer.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER,

Bureau du comptable en chef,
Montréal 14 mars 1857.

No. 4.

CRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.—Détails
des Dépenses mentionnées dans le Compte du Revenu.

FRAIS DE TRACTION.—EXTRAIT I.

	£	s.	d.
Salaires, gages, etc., pour le fonctionnement des locomotives.....	17288	16	3
Bois de chauffage.....	23540	15	10
Huile et graissages.....	2583	14	7
Matériaux pour réparer, etc., locomotives et tenders.....	2476	0	1
Réparations des ateliers, réservoirs, outils, etc.....	1061	12	1
Réparations non faites par la compagnie.....	2359	10	3
Eclairage.....	178	8	8
Menues dépenses.....	8	7	7
Eau.....	2722	11	9
Gages pour réparation des locomotives et tenders.....	6495	4	2
Cantonniers.....	261	2	9
Items divers.....	216	13	0
Total.....	£ 59692	17	0

FRAIS DE ROULAGE—EXTRAIT M.

	£	s.	d.
Salaires des surintendants et des teneurs de livres et dépenses de bureau....	3290	18	10
Gages des conducteurs, garde-freins et porteurs.....	3426	4	4
Huile et graissages.....	729	16	1
Matériaux pour réparer les chars.....	1655	10	1
Gages pour réparer les chars.....	1995	11	8
Réparations des ateliers, réservoirs, outils, etc.....	94	1	3
Réparations non faites par la compagnie.....	666	5	7
Compensation.....	205	5	0
Menues dépenses.....	101	15	9
Eclairage.....	185	17	11
Gages des aiguilleurs.....	1283	1	9
Items divers.....	789	15	10
Total.....	£ 14424	4	1

FRAIS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES—EXTRAIT N.

	£	s.	d.
Salaires des surintendants et des commis et dépenses de bureau.....	3871	5	9
Gages des conducteurs, garde-freins et porteurs.....	9093	10	8
Huile et graissages.....	1585	8	11
Matériaux pour réparer les chars et les sièges.....	3223	3	9
Gages pour réparer chars et les sièges.....	4155	0	2
Réparations des ateliers, grues, etc.....	280	5	3
Réparations non faites par la compagnie.....	1735	14	10
Eclairage.....	239	6	2
Compensation.....	334	1	4
Menues dépenses.....	74	2	4
Gages des aiguilleurs.....	1574	15	9
Items divers.....	795	7	10
Total.....	£ 22965	17	9

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.—Détails
des Dépenses mentionnées dans le Compte du Revenu.—(Continuat.)

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES BATISSES.—EXTRAIT O.

	£	s.	d.
Inspecteurs, poseurs de rails, etc., gages et outils	7947	5	6
Rails, coussinets, traverses, équipements, lambourdes, etc.	7340	11	8
Ballast et ensablement	2803	12	11
Réparations des ponts, souterrains, ponceau, talus, etc.	11704	19	6
Réparations des stations, bâtiments, gares d'évitement et voies de garage ...	3526	2	9
Réparations des maisons	351	9	5
Proportion des salaires d'ingénieurs et dépenses de bureau	390	14	2
Affermage de l'entretien de la voie	23955	16	3
Menues dépenses	97	18	5
Eclairage	359	17	11
Items divers	929	10	1
Total	£ 59407	18	7

FRAIS GÉNÉRAUX.—EXTRAIT P.

	£	s.	d.
Salaires des officiers et des commis	2416	9	5
Régie	3	6	10
Annonces, impressions et papeterie	1765	7	9
Frais de justice pour affaires générales	69	4	11
Assurances	174	19	4
Gages des gardes-magasins et dépenses de bureau	159	0	10
Frais de voyage	229	0	1
Items divers	1444	11	4
Total	£ 6262	0	6

FRAIS DU TÉLÉGRAPHE.—EXTRAIT Q.

	£	s.	d.
Salaires	661	18	7
Instruments	5	0	10
Réparations	46	12	7
Ameublement de bureau	16	17	5
Batteries	96	16	2
Dépenses incidentes	76	6	5
Papeterie	38	8	4
Total	£ 942	0	4

TAXES—EXTRAIT R.

	£	s.	d.
Taxes Scolaires	57	4	11
Taxes Municipales	846	0	1
Taxes des chemins	1100	5	2
Total	£ 2003	10	2

MONTRÉAL, 14 Mars 1847.

JOHN ROSS,
President, C. G. T.

No. 5.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.—BALANCE GÉNÉRALE,
le 31 Décembre 1856.

Dr.

Av.

	£	s.	d.		£	s.	d.
Argent en main.....	10130	1	10	Balace au crédit du compte du capital.....	213939	15	1
Debitures de la cité de Toronto en main.....	100060	0	0	do du compte du revenu, savoir:—			
Actions du St. Laurent et de l'Atlantique possédées par cette compagnie.....	49808	6	8	Montant au crédit de ce compte, 30 juin 1856.....	£98388	2	11
Billets recevables en main.....	1013	11	3	do pour le semestre ex- piré le 31 décembre 1856.....	32829	16	7
Compte de change et de commission.....	50407	6	0	Montant reçu des entrepreneurs comme fonds de ré- serve.....	131217	19	6
Prime sur compte de débetures.....	165298	15	4	Montant reçu des entrepreneurs comme fonds pour faire face aux salaires.....	54750	0	0
Compte de trafic courant.....	59239	3	4	Billets payables, non acquittés.....	64221	4	2
Intérêt payé à cette date.....	760017	10	8	Compte de lettres de change.....	419215	8	8
Balace due sur divers comptes.....	78132	15	11	Montant dû à divers individus.....	3023	19	7
Balace au débit de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique.....	50320	0	2	Montants chargés, non encore payés.....	31031	10	6
Appropriation pour dommages, explosion à Longueuil, etc. Compte des agents provinciaux, montant entre leur mains, reçu à compte des bons privilégiés.....	18402	1	0	Montant reçu sur bons privilégiés, tel que par l'Acte du Canada de 1856.....	69111	13	3
Compte des agents provinciaux, montant entre leur mains, reçu à compte des bons privilégiés.....	113569	15	0	Compte d'emprunt.....	113569	15	0
Approvisionnement en main.....	£47462	10	5	Primes sur la vente des débetures.....	400938	5	4
Combustible en main.....	92207	19	10	Courant.....	78940	15	4
					£1580010	6	5
	1580010	6	5				

JOHN ROSS,
Président, Compagnie du Grand Tronc de Chemin de Fer.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 14 mars 1857.

ÉTAT INDICATIF DES RECETTES ET DÉPENSES DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DU CHEMIN DE FER DU CANADA, pour les divers semestres commençant le 1er janvier 1854, et finissant le 31 décembre 1856.

DISTRICTS.	RECETTES.						DÉPENSES.												
	Milles.		Recettes.		Moyenne des recettes par semaine.		Dépenses liées aux frais de traction.		Dépenses liées à l'entretien du chemin.		Dépenses liées au trafic des voyageurs.		Dépenses liées au trafic des marchandises.						
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.					
SEMESTRE FINISSANT LE 30 JUIN 1856. 155 JOURS D'OPÉRATION.																			
1) Portland à Island Pond	149	51370	12	1	1988	11	0	15856	19	9	6990	10	9	2883	7	11	6728	14	0
2) Montréal à Island Pond	143	35855	11	6	1389	2	5	16391	12	3	9070	9	2	2998	6	10	7912	1	9
	292	£87256	3	7	3377	13	5	31248	12	0	16061	8	11	5881	14	9	14650	15	9
SEMESTRE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1856. 159 JOURS D'OPÉRATION.																			
3) Portland à Island Pond	149	64931	3	10	2483	7	1	17966	7	0	10192	4	7	3623	11	0	8611	10	1
4) Montréal à Island Pond	143	53587	4	5	2047	18	5	12644	9	8	7661	1	6	3901	7	5	11932	16	7
5) Québec à Richmond	96	3069	18	0	613	19	7	957	3	11	1299	8	2	193	10	10	335	14	1
	388	£121638	6	3	5145	5	1	31568	0	7	19152	14	3	7717	19	3	20880	0	9

* Ouvert le 27 novembre. 30 jours d'opération.

ÉTAT indicatif des RECETTES et DÉPENSES de la COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN FER DU CANADA SUR LE COMPTE DE TRAFIC.—(Continuation.)

DÉPENSES.

Frais généraux liés au trafic.	Dépenses liées à l'opération du télégraphe.		Taxes.		Réclamation pour animaux tués.		Réclamation pour effets perdus et endommagés.		Dépenses liées à la traverse de Longueuil.		Dépenses liées à la traverse de Québec.		Total des dépenses liées au trafic.		Moyenne des dépenses par semaine.		Moyenne des dépenses par mille par semaine.		
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
1	2058	8 0												34528	9 5	1336	11 9	819	5 5
2	461	5 10			2155	0 0	170	8 6						30611	4 4	1417	4 2	918	2 2
£	2519	13 10			2155	0 0	170	8 6						71128	13 9	2753	15 11	9 8	7 7
3	1247	10 11	112	1 5										43371	4 0	1657	10 0	11 2	6 6
4	867	12 3	167	10 4	241	19 4	573	4 11						41056	17 0	1569	1 0	1019	5 5
5	31	13 1	47	16 0										3344	9 3	668	16 8	619	4 4
£	2146	16 3	327	7 9	241	19 4	573	4 11						87772	10 3	3895	7 8	10 0	6 6

ROYAUME DU CANADA

ETAT indicatif des RECETTES et DÉPENSES de la COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA SUR LE COMPTE DE TRAFIC.—(Continuation.)

SECTIONS.		Milles		RECETTES.				Moyenne des recettes par mille par semaine.				Dépenses liées aux frais de traction.				Dépenses liées à l'entretien du chemin.				Dépenses liées au trafic des voyageurs.				Dépenses liées au trafic des marchandises.					
		£	s. d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.		
SEMESTRE FINISSANT LE 30 JUIN 1855. 156 JOURS D'OPÉRATION.																													
6	Portland à Island Pond.....	149	61577	8	0	2379	18	0	15	19	6	34111	10	3	9798	8	11	3430	9	5	10603	13	2						
7	Montréal à Island Pond.....	143	41463	4	5	1594	16	3	11	3	0	17828	10	2	7407	15	9	4223	2	1	11192	1	9						
8	Québec à Richmond.....	96	13776	15	11	529	17	6	5	10	5	6527	16	0	7482	0	3	1340	4	11	2179	3	2						
		388	£11719	8	4	4504	11	9	11	12	2	48477	16	5	21598	4	11	8002	16	5	23974	18	1						
SEMESTRE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1855. 157 JOURS D'OPÉRATION.																													
9	Portland à Island Pond.....	149	74849	15	4	2869	10	0	19	3	11	22182	17	11	15842	14	7	3380	17	7	11317	10	2						
10	Montréal à Island Pond.....	143	47899	7	3	1830	11	1	12	16	0	16815	17	5	12679	11	6	4964	17	11	9113	10	6						
11	Québec à Richmond.....	96	21137	17	4	807	16	2	8	4	4	7617	3	3	5693	19	1	1885	8	9	24600	1	8						
12	*Jonc. de la Chaud. à St. Thomas.	40	211	8	0	8	9	1	0	4	3	92	15	6	324	1	0	19	7	1	36	17	11						
13	†Montreal à Brockville.....	125	8089	10	11	1311	16	6	10	9	10	1748	18	4	1478	9	10	429	12	11	849	15	0						
		553	£152187	18	10	6819	2	10	12	6	7	48457	12	5	35518	15	0	10280	4	3	23776	15	3						

* Ouvert le 23 Décembre. 25 jours d'opération.

† Ouvert le 19 Novembre. 27 jours d'opération.

ETAT indicatif des RECETTES et DÉPENSES de la COMPAGNIE GRAND DU TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA SUR LE COMPTE DU TRAFFIC.—(Continuation.)

DÉPENSES.

	Frais généraux liés au trafic.		Dépenses liées à l'opération du télégraphe.		Taxes.		Réclamat. pour animaux tués.		Réclamations pour effets perdus et endommagés.		Dépenses liées à la traverse de Longueuil.		Dépenses liées à la traverse de Québec.		Total des dépenses liées au trafic.		Moyenne des dépenses par semaine.		Moyenne des dépenses par mille par semaine.		
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	
6	1665	1 9	136	0 9	29	1 6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4968	4 5	1910	18 8	12	16 6
7	1369	4 1	64	9 1	443	1 7	102	16 10	65	19 11	768	6 3	...	...	...	4347	7 6	1672	2 7	11	13 10
8	276	14 10	274	2 1	32	10 0	...	...	...	...	...	511	11 7	...	...	1853	2 10	712	16 3	7	8 6
£	3311	0 8	474	11 11	504	13 1	102	16 10	65	19 11	768	6 3	511	11 7	11169	2 16 1	4295	17 6	11	1 5	
9	1857	7 3	160	16 5	1526	10 8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5568	14 7	2127	9 4	14	5 7
10	2304	14 6	138	5 10	305	9 8	57	15 0	39	15 1	2888	3 5	1528	10 4	4957	0 10	1882	8 8	13	3 3	
11	487	18 2	257	8 0	37	10 0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	18667	19 3	751	12 10	7	16 7
12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	473	0 6	113	11 0	2	16 9
13	51	10 11	58	4 7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4616	11 7	748	12 9	5	19 9
£	470	10 10	614	14 10	1869	10 4	57	15 0	39	15 1	2888	3 5	1538	10 4	12068	3 6 9	5623	14 7	10	3 3	

ÉTAT INDICATIF DES RECETTES ET DÉPENSES DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA SUR LE COMPTE DU TRAFIC.—(Continuation.)

DÉPENSES.

No	Frais généraux liés au trafic.		Dépenses liées à l'opération du télégraphe.		Taxes.		Réclamation pour animaux tués.		Réclamations pour effets perdus et endommagés.		Dépenses liées à la traverse de Longueuil.		Dépenses liées à la traverse de Québec.		Total des dépenses liées au trafic.		Moyenne des dépenses par semaine.		Moyenne des dépenses par mille par semaine.			
	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.		
14	1836	5 8	252	19 7	3	1 0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	57396	13 1	2207	11 3	14	16 4
15	2773	1 1	235	15 9	199	3 4	42	10 0	191	8 7	1057	7 8	...	...	...	43895	17 11	1688	6 1	11	16 2
16	383	18 11	103	17 2	...	...	...	...	...	...	...	...	931	13 4	17995	0 11	693	2 4	7	4 7	2 2
17	54	18 11	12	1 10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1617	18 4	79	2 5	7	4 1	7 7
18	206	14 11	282	16 5	16	19 2	...	...	...	...	...	...	...	...	18714	5 5	719	15 7	5	15 2	2 2
£	5254	19 6	887	10 9	219	3 6	42	10 0	191	8 7	1057	7 8	931	13 4	139689	15 8	5386	17 8	9	14 7	7 7	
19	1129	4 8	135	2 11	1584	7 0	57931	9 6	2199	18 7	14	15 4	4 4
20	3438	5 2	188	14 3	152	3 7	51	13 9	1074	18 5	3435	1 9	59716	18 3	4267	13 7	15	17 1	1 1
21	639	9 0	122	1 6	86	10 11	...	...	...	...	...	...	759	11 0	19641	7 2	745	17 5	5	9 8	8 8
22	1020	16 6	474	0 8	94	19 4	45644	16 2	3308	14 7	9	18 8	8 8
23	34	5 2	32	1 0	89	9 4	2007	2 3	321	1 10	3	12 11	11 11
24	6262	0 6	942	0 4	2003	10 2	51	13 9	1074	18 5	3437	1 9	759	11 0	175021	13 4	6646	7 9	10	8 4	4 4	

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA, Bureau du comptable en chef, Montréal, 26 mars 1857. W. H. A. DAVIES, Comptable en chef.

IMPRIMÉ PAR LOUIS PERRAULT, RUE SIMCOE, TORONTO.
